BUDGET
D'EXPLOITATION

2015

AMT

Sigles et acronymes

AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
AQTIM	Association québécoise du transport intermunicipal et municipal
CIT	Conseil intermunicipal de transport
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CN	Canadien National
CP	Canadien Pacifique
CRT	Conseil régional de transport
IPC	Indice des prix à la consommation
MAMOT	Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire
MTQ	Ministère des Transports du Québec
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
RFU	Richesse foncière uniformisée
RTL	Réseau de transport de Longueuil
RTMA	Réseau de transport métropolitain par autobus
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
STA	Service de transport adapté
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal

Des services en croissance malgré un contexte financier difficile

La ligne Mascouche mise en service – Le 1er décembre 2014, c'est le début d'un train nouveau avec la mise en service officielle de la ligne Mascouche. Elle vient s'ajouter aux cinq autres formant notre réseau de trains de banlieue. Cette 6e ligne est très attendue par les résidents de l'est de Montréal et de la couronne nord-est de la région métropolitaine, jusque-là en manque d'infrastructures permanentes de transport collectif. Nous prévoyons à terme 11 000 déplacements par jour, soit plus de 2 millions par année après cinq ans d'exploitation.

Un contexte financier sous pression – Malgré cette bonne nouvelle, la situation financière de l'AMT demeure précaire. Elle fait face à un problème de financement structurel, tout comme les organismes de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Les Fonds d'exploitation et d'immobilisations sont saturés, malgré le resserrement de nos dépenses. Notre démarche de rationalisation est pourtant tangible : pour une deuxième année consécutive, nous appliquons une réduction des effectifs, de plus de 4 % dans le budget 2015. Nous poursuivons aussi nos efforts marqués visant à contenir l'évolution des coûts, tout en optimisant au maximum les sources actuelles de financement et en réussissant à augmenter les services, et ce, sans réduire les subventions versées aux autorités organisatrices de transport pour l'année 2015.

Nous faisons face à un dilemme : plus les services augmentent, plus la pression se fait sentir sur nos finances. Le Budget 2015 fait ainsi un bond de plus de 10 % par rapport au Budget 2014, en grande partie à cause de la mise en service de la ligne Mascouche. Ce faisant, nous augmentons l'offre de service en semaine de 12 %, avec les 16 départs quotidiens de cette ligne : une bonne nouvelle pour nos clients. Par ailleurs, l'équilibre budgétaire fragile est atteint seulement grâce à l'utilisation des surplus accumulés, non récurrents. Et les clients font déjà leur part, en assumant depuis plusieurs années une augmentation des tarifs de 3 % par an.

Une révision indispensable du cadre financier métropolitain – Nous sommes donc dans un contexte de transition obligée vers un nouveau cadre financier des transports collectifs, attendu par tous nos partenaires. Sans ces changements, une partie des subventions aux autorités organisatrices de transport est à risque en 2016 afin de respecter l'équilibre budgétaire.

Préserver les services aux clients – Le taux de ponctualité des trains de banlieue est de plus de 96 % jusqu'ici en 2014. Et avec la mise en service de la ligne Mascouche, nous anticipons une hausse d'achalandage des trains de banlieue de 9,4 %. L'expérience le prouve : quand un service performant est offert, les clients sont au rendez-vous. C'est le cœur de notre mission : offrir les meilleurs services de transport collectif au plus grand nombre possible de clients, pour une mobilité plus durable. C'est aussi un projet collectif.

Nicolas Girard

Président-directeur général

Sommaire

LE BUDGET D'EXPLOITATION 2015, EN BREF 8

BUDGET D'EXPLOITATION 11

Sources gouvernementales en provenance des automobilistes 13

Revenus perçus 13

Utilisation prévue 13

Autres postes budgétaires 15

COORDINATION MÉTROPOLITAINE 16

Système tarifaire métropolitain 17

Tarification métropolitaine (TRAM) 18

Indexation des tarifs TRAM 18

Zones tarifaires métropolitaines 18

Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM 18

Tarification du réseau de trains de banlieue 19

Indexation des tarifs TRAIN 19

Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN 19

Accès gratuit au réseau de trains de banlieue 19

Tarification du réseau express métropolitain 19

Tarification des stationnements incitatifs 20

Tarification du stationnement Montmorency 20

Projet pilote de tarification des stationnements incitatifs 20

Tarification locale de référence 20

Recettes métropolitaines des titres TRAM 21

Prévisions 2014-2015 21

Coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire 21

Partage des recettes métropolitaines 22

Recettes des titres TRAIN 23

Prévisions 2014-2015 23

Recettes des titres STATIONNEMENT 23

Prévisions 2014-2015 23

Subventions aux organismes de transport 26

Aide au réseau de transport métropolitain 28

Aide au système tarifaire métropolitain intégré 29

Aide métropolitaine au transport adapté 30

Aide aux organismes de transport 30

Information, promotion et vente de titres 31

Portrait de la mobilité des personnes 32

Information et service à la clientèle 32

Billetteries métropolitaines 32

Programme de fidélisation aux transports collectifs 32

Gestion de la demande 33

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS **34**

Achalandage AMT **35**

Réseau de trains de banlieue **36**

Autobus express métropolitains **36**

Réseau de transport métropolitain par autobus **37**

Équipements métropolitains **39**

Gare d'autocars de Montréal **40**

Autobus express métropolitains **41**

Revenus 41

Dépenses 41

Contributions municipales 42

Réseau de trains de banlieue **43**

Réseau de trains de banlieue **45**

De nouveaux services 45

Une qualité de service maintenue 45

Revenus 46

Dépenses 46

Contributions municipales aux trains de banlieue **48**

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue **50**

Ligne Deux-Montagnes 50

Revenus 50

Dépenses 50

Ligne Vaudreuil-Hudson 51

Revenus 51

Dépenses 51

Ligne Saint-Jérôme 52

Revenus 52

Dépenses 52

Ligne Mont-Saint-Hilaire 53

Revenus 53

Dépenses 53

Ligne Candiac 54

Revenus 54

Dépenses 54

Ligne Mascouche 55

Revenus 55

Dépenses 55

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF **56**

Mesures d'atténuation à la congestion routière **57**

Voies réservées métropolitaines **57**

ANNEXE A – ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS **59**

Tableaux

TABLEAU 1 – Indicateurs de la performance 10
TABLEAU 2 – Budget d'exploitation 2015 12
TABLEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2014-2015 13
TABLEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2014-2015 14
TABLEAU 5 – Autres postes budgétaires – 2014-2015 15
TABLEAU 6 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2015 et comparaison avec les tarifs 2014 18
TABLEAU 7 – Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant 18
TABLEAU 8 – Tarifs des titres TRAIN pour 2015 et comparaison avec les tarifs 2014 19
TABLEAU 9 – Tarifs des titres du stationnement Montmorency pour 2015 et comparaison avec les titres 2014 20
TABLEAU 10 – Tarifs locaux de référence pour 2015 et comparaison avec les tarifs 2014 20
TABLEAU 11 – Évolution des recettes métropolitaines – 2005-2015 21
TABLEAU 12 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2014-2015 22
TABLEAU 13 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2005-2015 22
TABLEAU 14 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant) 27
TABLEAU 15 – Répartition de l'aide au métro – 2014-2015 28
TABLEAU 16 – Répartition de l'aide aux autobus – 2014-2015 28
TABLEAU 17 – Répartition de l'aide au rabattement – 2014-2015 28
TABLEAU 18 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2014-2015 29
TABLEAU 19 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2014-2015 29
TABLEAU 20 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2014-2015 30
TABLEAU 21 – Information, promotion, tarification et vente de titres – 2014-2015 33
TABLEAU 22 – Revenus et dépenses des équipements métropolitains – 2014-2015 39
TABLEAU 23 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2014-2015 39
TABLEAU 24 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2014-2015 40
TABLEAU 25 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2014-2015 41
TABLEAU 26 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2014-2015 41
TABLEAU 27 – Indicateurs de performance – Autobus express métropolitains – 2005-2015 42
TABLEAU 28 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2014-2015 42
TABLEAU 29 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2014-2015 46
TABLEAU 30 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2014-2015 47
TABLEAU 31 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2005-2015 47
TABLEAU 32 – Évolution des contributions municipales nettes – 2005-2015 48
TABLEAU 33 – Contributions municipales nettes – 2014-2015 49
TABLEAU 34 – Variations des contributions municipales nettes – 2005-2015 49
TABLEAU 35 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2014-2015 50
TABLEAU 36 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2005-2015 50
TABLEAU 37 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2014-2015 51
TABLEAU 38 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2005-2015 51
TABLEAU 39 – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2014-2015 52
TABLEAU 40 – Indicateurs de performance – Ligne Saint-Jérôme – 2005-2015 52
TABLEAU 41 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2014-2015 53
TABLEAU 42 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2005-2015 53
TABLEAU 43 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2014-2015 54
TABLEAU 44 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2005-2015 54
TABLEAU 45 – Revenus et dépenses – Ligne Mascouche – 2014-2015 55
TABLEAU 46 – Indicateurs de performance – Ligne Mascouche – 2014-2015 55

Figures

FIGURE 1 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2015 14
FIGURE 2 – Évolution des recettes métropolitaines – 2005-2015 21
FIGURE 3 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2005-2015 36
FIGURE 4 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2005-2015 39
FIGURE 5 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2005-2015 42
FIGURE 6 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2005-2015 47
FIGURE 7 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2005-2015 50
FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2005-2015 51
FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2005-2015 52
FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2005-2015 53
FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2005-2015 54

Le budget d'exploitation 2015, en bref

MISE EN SERVICE DE LA LIGNE MASCOUCHE DANS UN CONTEXTE D'AUSTÉRITÉ BUDGÉTAIRE

Un contexte de ressources financières limitées :

- Problématique de financement structurel dans les Fonds d'exploitation et d'immobilisations ;
- Déficit budgétaire compensé par l'utilisation des surplus accumulés ;
- Application pour une deuxième année consécutive d'une réduction, de plus de 4 % des effectifs en 2015 ;
- Efforts marqués et continus d'optimisation des coûts ;
- Mise en place progressive du plan du maintien des actifs ;
- Effort d'optimisation des sources actuelles de financement.

Un contexte favorable au développement des transports collectifs :

- Mise en service de la ligne Mascouche pour une année complète.

Un contexte de transition :

- En attente de la révision du cadre financier du transport collectif ;
- En attente du renouvellement du décret 23-2013 sur les modalités et conditions des versements de la partie du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Budget d'exploitation, totalisant 296,8 M$, en augmentation de 10,3 % par rapport au budget 2014, et en augmentation de 10,4 % par rapport à la prévision 2014 :

- **L'équilibre budgétaire est atteint par l'utilisation des surplus accumulés ;**
- **Le budget prend en considération des mesures rigoureuses de contrôle de coûts ;**
- **Il tient compte des mesures mises en place pour atténuer les problèmes de congestion découlant des travaux routiers effectués ;**
- **Il prend en compte que le Programme de subvention gouvernementale sur l'amélioration des services continuera de s'appliquer en 2015 ;**
- **Il s'arrime aux orientations gouvernementales en matière de financement du transport collectif et de tarification des services publics ;**
- **La politique d'allocation des coûts est mise en application ;**
- **Le budget prend en compte que les mesures d'atténuation mises en place seront maintenues pour l'ensemble de l'année 2015 ;**
- **Il inclut une pleine année d'exploitation de la ligne Mascouche.**

Dépenses – Ligne Mascouche – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015	PRÉVISION 2014	BUDGET 2014
DÉPENSES			
Coûts d'exploitation et de gestion	**26 857**	**4 399**	**6 794**

COORDINATION MÉTROPOLITAINE

Tarification

- Indexation des tarifs de 3,0 %, soit équivalente à l'an dernier ; cette hausse a pour objectif de maintenir le niveau de contribution relative des clients au financement du transport collectif dans le contexte d'amélioration des services ;
- Vente de titres métropolitains TRAM et TRAIN respectivement en hausse de 0,5 % et 7,8 % par rapport à la prévision 2014, ce qui devrait générer des recettes de 185,4 M$, dont 117,8 M$ à redistribuer aux organismes de transport ;
- Poursuite du projet pilote de tarification des stationnements incitatifs et indexation des tarifs du stationnement Montmorency arrimée à l'indexation des tarifs TRAM et TRAIN ;
- Appui aux mesures d'atténuation de la congestion routière due aux grands travaux routiers par le déploiement de mesures et promotions tarifaires, dont des forfaits d'abonnement annuel au transport collectif ;
- Valorisation et promotion des forfaits d'abonnement annuel au transport collectif ;
- Finalisation de l'exercice de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine mené en étroite collaboration avec l'ensemble des organismes de transport et partenaires concernés par cette question ;
- Publication prochaine des résultats de l'enquête Origine-Destination.

Subventions aux organismes de transport

Distribution par l'AMT de 122,8 M$ en soutien direct aux organismes de transport collectif et qui comporte notamment :

- 51,3 M$ d'aide aux organismes de transport ;
- 38,8 M$ d'aide métropolitaine pour le réseau de métro ;
- 10,5 M$ d'aide métropolitaine pour les autobus ;
- 11,5 M$ d'aide aux tarifs réduit et étudiant ;
- 8,8 M$ d'aide à l'intégration tarifaire ;
- 1,9 M$ d'aide au transport adapté.

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

Achalandage

- Croissance de l'achalandage des services métropolitains de transport collectif, avec une hausse évaluée à 8,7 % par rapport à la prévision de 2014, due majoritairement à la mise en service de la ligne Mascouche.

Trains de banlieue

- Objectif d'achalandage : hausse de 9,4 % par rapport à la prévision 2014, due en partie à la nouvelle ligne Mascouche ;
- Ratio d'autofinancement : 37,0 % ;
- Poursuite des initiatives d'optimisation des coûts, entre autres sur l'entretien du matériel roulant.

Autobus express métropolitains

- Objectif d'achalandage : maintien par rapport à la prévision 2014 ;
- Ratio d'autofinancement : 72,6 %.

Équipements métropolitains

- Coûts d'exploitation des équipements estimés à 18,3 M$ en 2015, ceux de 2014 étant de 18,0 M$.

Gare d'autocars de Montréal

- Aucun montant inscrit au budget 2015 ;
- Plan d'affaires à long terme en développement.

DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

Mesures d'atténuation à la congestion routière

- L'AMT poursuit le mandat confié par le ministre des Transports du Québec de mettre tout en œuvre pour améliorer l'efficacité des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal ;
- Ces mesures relatives à des services additionnels représentent 8,9 M$ en 2015 et sont subventionnées à 100 % par le gouvernement du Québec.

Synthèse de la performance

TABLEAU 1 – Indicateurs de la performance

(en milliers $)	BUDGET 2015	PRÉVISION 2014	BUDGET 2014
VARIATION DE L'ACHALANDAGE			
Trains de banlieue	9,4%	2,6%	2,2%
Autobus express métropolitains	0,0%	-5,1%	2,0%
VARIATION DES VENTES DE TITRES MÉTROPOLITAINS			
TRAM 1	1,0%	-2,0%	1,8%
TRAM 2	0,7%	-2,8%	1,7%
TRAM 3	0,3%	-1,4%	1,5%
TRAM 4 à 8	0,8%	-0,8%	1,6%
TOTAL	**0,5%**	**-1,4%**	**1,6%**
UTILISATION DES STATIONNEMENTS INCITATIFS			
Trains de banlieue	84,0%	84,0%	76,0%
Équipements métropolitains	83,0%	83,0%	78,0%
INDICATEURS FINANCIERS			
Ratio d'autofinancement net des trains de banlieue	37,0%	39,1%	39,1%
Ratio d'autofinancement des autobus express métropolitains	72,6%	70,4%	75,8%
Coût par passager/km trains de banlieue	0,48 $	0,41 $	0,42 $
Coût par passager/km autobus express métropolitains	0,23 $	0,23 $	0,21 $
Obtention de revenus de sources commerciales et autres	10,3 M$	12,3 M$	7,8 M$
INDICATEURS ADMINISTRATIFS			
Taux de ponctualité globale des trains de banlieue	95,0%	96,3%	95,0%

BUDGET D'EXPLOITATION

Le budget d'exploitation de l'AMT en déficit, mais compensé par les surplus accumulés, totalise 296,8 M$ en 2015, soit une hausse de 10,4 % par rapport à la prévision 2014 et une hausse de 10,3 % par rapport au budget de 2014.

Cette augmentation substantielle s'explique par une pleine année d'exploitation de la ligne Mascouche mise en service en décembre 2014, qui vient combler le manque d'infrastructures permanentes de transport collectif desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. L'AMT augmente ainsi encore en 2015 l'offre de services de trains de banlieue, ceci en réponse aux attentes de la clientèle et des partenaires métropolitains ; elle maintient aussi l'aide financière versée aux organismes de transport. Pour y arriver, elle doit cependant appliquer d'importantes compressions représentant plus de 4 % de ses effectifs. En l'espace de deux années, les effectifs de l'AMT ont été réduits tout en augmentant le service aux usagers du transport collectif. De plus, des efforts continus et soutenus d'optimisation de coûts ont été déployés afin de diminuer ou contenir la base budgétaire. Le budget en déficit est équilibré grâce à l'utilisation des surplus accumulés.

Le budget 2015 inclut les mesures d'atténuation pour contrer les problèmes de congestion. Il tient compte des indexations de différents contrats selon l'indice des prix à la consommation (IPC) en prévision de l'augmentation des coûts des biens et services en 2015. De plus, il inclut un revenu de subventions lié au programme de subventions gouvernementales sur l'amélioration des services, programme dont la reconduction en 2015 n'a pas encore été confirmée. Il prend aussi en considération une provision pour éventualités.

UN CADRE FINANCIER PRÉCAIRE

Le budget d'exploitation de l'AMT, déjà aux prises avec un cadre financier précaire depuis 2010, fait face, encore une fois, à des choix difficiles en 2015.

La révision de la Politique québécoise du transport collectif, maintenant annoncée en tant que Stratégie québécoise de la mobilité durable, se fait attendre depuis 2011. Beaucoup de mesures ont dû être prises par l'AMT pour préserver le développement des services de transport collectif, malgré ce cadre financier rendu précaire et qui tarde à se renouveler.

À défaut de trouver des solutions à la situation financière de l'AMT, une part des subventions aux organismes de transport est à risque en 2016.

TABLEAU 2 – Budget d'exploitation 2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS D'EXPLOITATION								
Sources gouvernementales dédiées								
Droit sur l'immatriculation	58 776	20,6%	58 101	56 342	675	1,2%	2 434	4,3%
Taxe sur l'essence	102 606	36,0%	101 694	100 982	912	0,9%	1 624	1,6%
Taxe sur l'essence à distribuer	(51 303)	-18,0%	(50 847)	(50 491)	(456)	0,9%	(812)	1,6%
Sous-total	**110 079**	**38,6%**	**108 948**	**106 833**	**1 131**	**1,0%**	**3 246**	**3,0%**
Revenus des trains de banlieue								
Recettes usagers	65 942	23,1%	59 315	60 012	6 627	11,2%	5 930	9,9%
Contributions municipales nettes	71 328	25,0%	60 623	61 425	10 705	17,7%	9 903	16,1%
Sous-total	**137 270**	**48,1%**	**119 938**	**121 437**	**17 332**	**14,5%**	**15 833**	**13,0%**
Revenus des autobus express métropolitains								
Recettes usagers	3 737	1,3%	3 659	3 937	78	2,1%	(200)	-5,1%
Contributions municipales nettes	336	0,1%	401	97	(65)	-16,2%	239	246,4%
Sous-total	**4 073**	**1,4%**	**4 060**	**4 034**	**13**	**0,3%**	**39**	**1,0%**
Subvention du gouvernement – PAGASTC – MTQ	**16 320**	**5,7%**	**12 815**	**13 300**	**3 505**	**27,4%**	**3 020**	**22,7%**
Autres								
Facturation équipements métropolitains	7 241	2,5%	7 052	6 844	189	2,7%	397	5,8%
Autres revenus	10 342	3,6%	12 257	7 829	(1 915)	-15,6%	2 513	32,1%
Sous-total	**17 583**	**6,2%**	**19 309**	**14 673**	**(1 726)**	**-8,9%**	**2 910**	**19,8%**
TOTAL	**285 325**	**100,0%**	**265 070**	**260 277**	**20 255**	**7,6%**	**25 048**	**9,6%**
DÉPENSES D'EXPLOITATION								
Coordination métropolitaine								
Subventions	67 914	22,9%	68 431	68 184	(517)	-0,8%	(270)	-0,4%
Information et promotion	3 601	1,2%	4 716	5 357	(1 115)	-23,6%	(1 756)	-32,8%
Tarification et vente de titres	10 118	3,4%	10 632	9 676	(514)	-4,8%	442	4,6%
Sous-total	**81 633**	**27,5%**	**83 779**	**83 217**	**(2 146)**	**-2,6%**	**(1 584)**	**-1,9%**
Exploitation des services et équipements métropolitains								
Trains de banlieue	178 320	60,1%	151 557	153 560	26 763	17,7%	24 760	16,1%
Autobus express métropolitains	5 145	1,7%	5 195	5 191	(50)	-1,0%	(46)	-0,9%
Équipements métropolitains	18 345	6,2%	17 990	17 550	355	2,0%	795	4,5%
Sous-total	**201 810**	**68,0%**	**174 742**	**176 301**	**27 068**	**15,5%**	**25 509**	**14,5%**
Développement	**8 878**	**3,0%**	**5 300**	**5 300**	**3 578**	**67,5%**	**3 578**	**67,5%**
Autres								
Réserve pour éventualités	2 000	0,7%	2 000	1 000	-	-	1 000	100,0%
Frais de gestion SAAQ et autres	2 452	0,8%	2 963	3 334	(511)	-17,2%	(882)	-26,5%
Sous-total	**4 452**	**1,5%**	**4 963**	**4 334**	**(511)**	**-10,3%**	**118**	**2,7%**
TOTAL	**296 773**	**100,0%**	**268 784**	**269 152**	**27 989**	**10,4%**	**27 621**	**10,3%**
Résultat de l'exercice	**(11 448)**	**-**	**(3 714)**	**(8 875)**	**(7 734)**	**208,2%**	**(2 573)**	**29,0%**
AUTRES REVENUS								
Surplus affectés aux résultats de l'exercice	11 448	-	3 714	8 875	7 734	208,2%	2 573	29,0%
Résultat net de l'exercice	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
Solde du surplus								
Surplus accumulés au début de l'exercice	14 462	-	18 176	-	-	-	-	-
Surplus affectés aux résultats de l'exercice	(11 448)	-	(3 714)	-	-	-	-	-
Surplus accumulé à la fin de l'exercice	**3 014**	**-**	**14 462**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**

L'AMT prévoit transférer le solde des surplus accumulés à son Fonds d'immobilisations, conditionnellement à l'autorisation du ministre des Transports du Québec, et ce, en respect de l'article 63 de sa loi constitutive

Sources gouvernementales en provenance des automobilistes

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'AMT reçoit une part de la contribution des automobilistes au transport en commun par le biais des droits sur l'immatriculation et de la taxe sur l'essence.

Revenus perçus

Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec des droits sur l'immatriculation de 30 $. Ces revenus, qui sont estimés à 58,1 M$ en 2014, passent à 58,8 M$ en 2015, soit une augmentation de 1,2 % par rapport à la prévision 2014.

Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'AMT reçoit du gouvernement du Québec une taxe de 0,030 $. Une première moitié de cette taxe est redistribuée directement aux autorités organisatrices de transport (AOT) en vertu d'un décret gouvernemental. Une seconde moitié est incluse aux revenus d'exploitation du budget de l'AMT. En 2015, l'AMT prévoit pour chacune un montant de 51,3 M$, soit une augmentation de 0,9 % par rapport à la prévision 2014. Cette augmentation reflète la tendance constatée au cours des derniers mois.

TABLEAU 3 – Sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
Droit sur l'immatriculation	58 776	53,4%	58 101	56 342	675	1,2%	2 434	4,3%
Taxe sur l'essence	102 606	93,2%	101 694	100 982	912	0,9%	1 624	1,6%
Taxe sur l'essence à distribuer	(51 303)	-46,6%	(50 847)	(50 491)	(456)	0,9%	(812)	1,6%
Sous-total	**110 079**	**100,0%**	**108 948**	**106 833**	**1 131**	**1,0%**	**3 246**	**3,0%**
Frais de gestion SAAQ*	(1 176)	-	(1 162)	(1 127)	(14)	1,2%	(49)	4,3%
TOTAL	**108 903**	**100,0%**	**107 786**	**105 706**	**1 117**	**1,0%**	**3 197**	**3,0%**

**Correspondent à 2,0 % des revenus du droit sur l'immatriculation*

Utilisation prévue

Pour le financement direct de ses activités d'exploitation, l'AMT utilise environ 43,6 % des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes, soit :

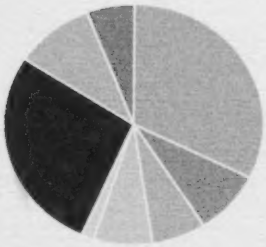
- 27,6 % pour combler le déficit d'exploitation des six lignes du réseau de trains de banlieue ;
- 10,0 % pour combler le déficit résiduel d'exploitation des équipements et des express métropolitains ;
- 6,0 % pour la coordination métropolitaine et autres.

Le solde des sources dédiées en provenance des automobilistes, soit 56,4 % de celles-ci, est utilisé pour la coordination et le financement métropolitain :

- 32,2 % pour le réseau de métro ;
- 24,2 % pour les services d'autobus à vocation métropolitaine.

L'AMT versera donc 120,4 M$ en 2015 en soutien aux organismes de transport collectif de la région métropolitaine. La répartition de ce montant se détaille comme suit :

FIGURE 1 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2015



	Subvention à l'exploitation pour le réseau de métro STM	38 795	32,23%
	Subvention à l'exploitation pour les différents réseaux d'autobus		
	Aide métropolitaine réseaux d'autobus et dépenses afférentes	10 310	8,57%
	Aide aux tarifs réduit et étudiant	8 123	6,75%
	Aide à l'intégration tarifaire	8 750	7,27%
	Aide au transport adpaté	1 936	1,61%
	Réseau de trains de banlieue	33 250	27,63%
	Équipements métropolitains et express métropolitains	11 976	9,95%
	Coordination métropolitaine et autres	7 211	5,99%
	Total	**120 351**	**100,00%**

TABLEAU 4 – Utilisation des sources gouvernementales dédiées en provenance des automobilistes – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
SOURCES GOUVERNEMENTALES DÉDIÉES NETTES								
Droit sur l'immatriculation	58 776	54,0%	58 101	56 342	675	1,2%	2 434	4,3%
Taxe sur l'essence	102 606	94,2%	101 694	100 982	912	0,9%	1 624	1,6%
Taxe sur l'essence à distribuer	(51 303)	-47,1%	(50 847)	(50 491)	(456)	0,9%	(812)	1,6%
Frais de gestion SAAQ	(1 176)	-1,1%	(1 162)	(1 127)	(14)	1,2%	(49)	4,3%
Sous-total	**108 903**	**100,0%**	**107 786**	**105 706**	**1 117**	**1,0%**	**3 197**	**3,0%**
SUBVENTIONS AUX ORGANISMES DE TRANSPORT								
Aide métropolitaine au réseau de métro STM	38 795	32,2%	39 423	38 733	(628)	-1,6%	62	0,2%
Aide métropolitaine autobus et dépenses afférentes	10 310	8,6%	10 674	10 447	(364)	-3,4%	(137)	-1,3%
Aide aux tarifs réduit et étudiant	8 123	6,7%	8 182	8 426	(59)	-0,7%	(303)	-3,6%
Aide à l'intégration tarifaire	8 750	7,3%	8 190	8 391	560	6,8%	359	4,3%
Aide au transport adapté	1 936	1,6%	1 962	2 187	(26)	-1,3%	(251)	-11,5%
Sous-total	**67 914**	**56,4%**	**68 431**	**68 184**	**(517)**	**-0,8%**	**(270)**	**-0,4%**
AUTRES								
Déficit trains de banlieue	33 250	27,6%	23 819	24 322	9 431	39,6%	8 928	36,7%
Déficit équipements métropolitains	11 104	9,2%	10 938	10 706	166	1,5%	398	3,7%
Déficit autobus express métropolitains	872	0,7%	935	957	(63)	-6,7%	(85)	-8,9%
Coordination métropolitaine et autres	5 211	4,3%	5 377	9 412	(166)	-3,1%	(4 201)	-44,6%
Réserve pour éventualités	2 000	1,7%	2 000	1 000	-	-	1 000	100,0%
Sous-total	**52 437**	**43,6%**	**43 069**	**46 397**	**9 368**	**21,8%**	**6 040**	**13,0%**
TOTAL	**120 351**	**100,0%**	**111 500**	**114 581**	**8 851**	**7,9%**	**5 770**	**5,0%**

Autres postes budgétaires

Les revenus autres sont constitués principalement des revenus commerciaux, des revenus de commissions reliés à la vente de titres de transport et des revenus d'intérêts.

La prévision 2014 inclut une compensation financière de 1,4 M$ provenant du ministère des Finances du Québec, liée à un ajustement de la valeur comptable de la Gare d'autocars de Montréal.

Les dépenses sont constituées principalement des frais de gestion de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), des intérêts et des frais bancaires ainsi que des dépenses liées aux activités commerciales. Le budget et la prévision 2014 incluent les coûts d'entretien des infrastructures de la ligne Mascouche qui ont été encourus avant la date de mise en service. Ces montants sont inclus dans les coûts de cette ligne à partir de la mise en service. La réserve pour éventualités est budgétée à 2,0 M$.

TABLEAU 5 – Autres postes budgétaires – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Revenus	10 342	100,0%	12 257	7 829	(1 915)	-15,6%	2 513	32,1%
TOTAL	**10 342**	**100,0%**	**12 257**	**7 829**	**(1 915)**	**-15,6%**	**2 513**	**32,1%**
DÉPENSES								
Réserve pour éventualités	2 000	44,9%	2 000	1 000	-	-	1 000	100,0%
Frais de gestion SAAQ et autres dépenses	2 452	55,1%	2 963	3 334	(511)	-17,2%	(882)	-26,5%
TOTAL	**4 452**	**100,0%**	**4 963**	**4 334**	**(511)**	**-10,3%**	**118**	**2,7%**
ÉCART	**5 890**	-	**7 294**	**3 495**	**(1 404)**	**-19,2%**	**2 395**	**68,5%**

COORDINATION MÉTROPOLITAINE

- Système tarifaire métropolitain
- Subventions aux organismes de transport
- Information, promotion et vente de titres

Système tarifaire métropolitain

L'année 2015 marque une étape importante, pour l'AMT et ses partenaires, en matière de tarification des services de transport collectif dans la région métropolitaine :

- Par le dépôt, au cours de l'hiver 2014-2015, de recommandations découlant de l'exercice de réflexion stratégique sur la tarification des services de transport collectif de la région métropolitaine. Recommandations qui visent l'amélioration des pratiques en vue d'une simplification et d'une meilleure intégration de celles-ci entre les différents modes et réseaux de transport collectif pour le bénéfice de l'usager. Cette initiative représente un chantier important découlant du Plan stratégique de l'AMT, qui balise les actions menant à la vision 2020 des transports collectifs de la région métropolitaine.
- De plus, au terme de l'exercice pilote, l'AMT décidera de concert avec le ministre des Transports du Québec de l'opportunité de poursuivre ou non l'expérience de tarification des stationnements.

Tarification métropolitaine (TRAM)

La tarification métropolitaine, qui se reflète dans les titres TRAM, donne accès à l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine. Ces services de trains, autobus et métro sont offerts par 15 organismes de transport et desservent 99 municipalités.

Indexation des tarifs TRAM

En 2015, les tarifs des titres de transport mensuels TRAM font l'objet d'une indexation moyenne de 3,0 %, soit le même taux qu'en 2013 et 2014. Cette hausse a pour objectif de maintenir le niveau de contribution relative des clients au financement des transports collectifs dans le contexte actuel d'amélioration des services.

TABLEAU 6 – Tarifs des titres mensuels TRAM pour 2015 et comparaison avec les tarifs 2014

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2015	ORD. 2014	ÉTUD. 2015	ÉTUD. 2014	RÉD. 2015	RÉD. 2014
TITRES MENSUELS MÉTROPOLITAINS (TRAM)								
1	TRAM 1	3,0%	92,00 $	89,50 $	73,50 $	71,50 $	55,00 $	53,50 $
2	TRAM 2	3,0%	108,00 $	105,00 $	86,50 $	84,00 $	65,00 $	63,00 $
3	TRAM 3	3,0%	129,00 $	125,00 $	103,00 $	100,00 $	77,50 $	75,00 $
4	TRAM 4	3,0%	139,00 $	135,00 $	111,00 $	108,00 $	83,50 $	81,00 $
5	TRAM 5	3,0%	161,00 $	156,00 $	129,00 $	125,00 $	96,50 $	93,50 $
6	TRAM 6	3,0%	193,00 $	187,00 $	154,00 $	150,00 $	116,00 $	112,00 $
7	TRAM 7	3,0%	221,00 $	215,00 $	177,00 $	172,00 $	133,00 $	129,00 $
8	TRAM 8	3,0%	253,00 $	246,00 $	202,00 $	197,00 $	152,00 $	148,00 $

Zones tarifaires métropolitaines

Aucun changement aux zones tarifaires n'est proposé pour 2015. Implantées depuis 1998, les huit zones tarifaires de la région métropolitaine sont concentriques autour du centre-ville de Montréal. La configuration de celles-ci régit les conditions d'équité entre les usagers à l'égard du bénéfice reçu (distance parcourue) et de performance financière du système tarifaire (recettes perçues).

Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAM

Les conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant sont maintenues en 2015. Ces conditions prévoient un rabais tarifaire de 40,0 % pour les enfants de 6 à 11 ans, pour les étudiants de 12 à 17 ans ainsi que pour les personnes de 65 ans ou plus. Un rabais tarifaire de 20,0 % est aussi offert aux étudiants de 18 à 25 ans.

TABLEAU 7 – Conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant

	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Admissibilité	18 à 25 ans	6 à 17 ans, 65 ans et plus
Rabais sur le tarif ordinaire	20%	40%

Tarification du réseau de trains de banlieue

Outre les titres métropolitains TRAM, la grille tarifaire du réseau de trains de banlieue comprend les titres TRAIN, exclusifs à ce réseau.

Indexation des tarifs TRAIN

L'indexation des tarifs des titres TRAIN s'arrime à celle des tarifs des titres TRAM, soit une hausse moyenne de 3,0 %.

TABLEAU 8 – Tarifs des titres TRAIN pour 2015 et comparaison avec les tarifs 2014

ZONE	TITRE	HAUSSE MOYENNE	ORD. 2015	ORD. 2014	ÉTUD. 2015	ÉTUD. 2014	RÉD. 2015	RÉD. 2014
TITRES MENSUELS TRAIN								
1	TRAIN 1	3,0%	78,00 $	76,00 $	62,50 $	61,00 $	46,75 $	45,50 $
2	TRAIN 2	3,0%	92,00 $	89,50 $	73,50 $	71,50 $	55,00 $	53,50 $
3	TRAIN 3	3,0%	110,00 $	106,00 $	88,00 $	85,00 $	66,00 $	63,50 $
4	TRAIN 4	3,0%	118,00 $	117,00 $	94,50 $	93,50 $	71,00 $	70,00 $
5	TRAIN 5	3,0%	137,00 $	133,00 $	110,00 $	106,00 $	82,00 $	80,00 $
6	TRAIN 6	3,0%	164,00 $	159,00 $	131,00 $	127,00 $	98,50 $	95,50 $
7	TRAIN 7	3,0%	188,00 $	183,00 $	150,00 $	146,00 $	113,00 $	110,00 $

Zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant TRAIN

Les zones tarifaires et conditions d'admissibilité aux tarifs réduit et étudiant applicables aux titres TRAIN s'arriment à celles des titres intégrés TRAM.

Accès gratuit au réseau de trains de banlieue

La gratuité d'accès au réseau de trains de banlieue pour les enfants de 6 à 11 ans accompagnés d'un adulte muni d'un titre de transport valide est maintenue en 2015. Cette mesure vise à favoriser l'adoption par les familles de modes de transport durable.

Tarification du réseau express métropolitain

La grille tarifaire des autobus express métropolitains comprend les titres métropolitains TRAM et, pour l'Express Chevrier, intègre aussi les titres unitaires et mensuels du Réseau de transport de Longueuil (RTL).

Tarification des stationnements incitatifs

Tarification du stationnement Montmorency

L'AMT propose plus de 31 700 places de stationnement incitatif, dont 719 sont tarifiées, soit la portion étagée du stationnement Montmorency.

L'indexation des tarifs de ce stationnement s'arrime à celle des tarifs des titres TRAM et TRAIN, soit une hausse de 3,0 %.

TABLEAU 9 – Tarifs des titres du stationnement Montmorency pour 2015 et comparaison avec les titres 2014

TITRE	HAUSSE	2015	2014
Forfait mensuel	3,0%	123,00 $	119,00 $
Billet à l'unité	3,0%	7,75 $	7,50 $

Projet pilote de tarification des stationnements incitatifs

Un projet pilote de tarification des stationnements incitatifs a été initié en juillet 2014 afin d'évaluer la capacité d'une telle mesure à répondre aux demandes de la clientèle d'avoir accès à des places de stationnements garanties, à favoriser l'utilisation des modes actifs et collectifs ainsi qu'à contribuer au financement des transports collectifs tout en préservant l'attractivité et l'accessibilité de ceux-ci.

Ce projet pilote, en cours de réalisation, fera l'objet d'un suivi continu en 2015.

Tarification locale de référence

Les tarifs locaux de référence sont proposés par l'AMT aux organismes de transport de la région métropolitaine comme balises pour la détermination de leurs tarifs locaux. Ils sont déterminés par indexation des tarifs locaux de référence de l'année précédente, selon le taux de base appliqué pour les tarifs TRAM. Les rabais consentis aux tarifs réduit et étudiant de référence correspondent à ceux qui s'appliquent aux titres mensuels TRAM (20,0 % pour le tarif étudiant, 40,0 % pour le tarif réduit) de même que les règles d'arrondissement des tarifs (0,50 $ pour les tarifs inférieurs à 100 $ et 1 $ pour les tarifs supérieurs à 100 $). Les tarifs locaux de référence sont aussi utilisés pour l'évaluation de l'aide à l'intégration tarifaire.

TABLEAU 10 – Tarifs locaux de référence pour 2015 et comparaison avec les tarifs 2014

ZONE	ORD. 2015	ORD. 2014	ÉTUD. 2015	ÉTUD. 2014	RÉD. 2015	RÉD. 2014
1	80,00 $	77,50 $	64,00 $	62,00 $	48,00 $	46,50 $
2	85,50 $	83,00 $	68,50 $	66,50 $	51,50 $	49,75 $
3	89,00 $	86,50 $	71,00 $	69,00 $	53,50 $	52,00 $
4	102,00 $	99,50 $	81,50 $	79,50 $	61,00 $	59,50 $
5	115,00 $	112,00 $	92,00 $	89,50 $	69,00 $	67,00 $
6	145,00 $	141,00 $	116,00 $	113,00 $	87,00 $	84,50 $
7	182,00 $	177,00 $	146,00 $	142,00 $	109,00 $	106,00 $
8	218,00 $	212,00 $	174,00 $	170,00 $	131,00 $	127,00 $

Recettes métropolitaines des titres TRAM

Prévisions 2014-2015

Les recettes métropolitaines correspondent aux ventes de titres mensuels TRAM de l'AMT, des titres qui peuvent être utilisés sur tous les réseaux de transport collectif de la région.

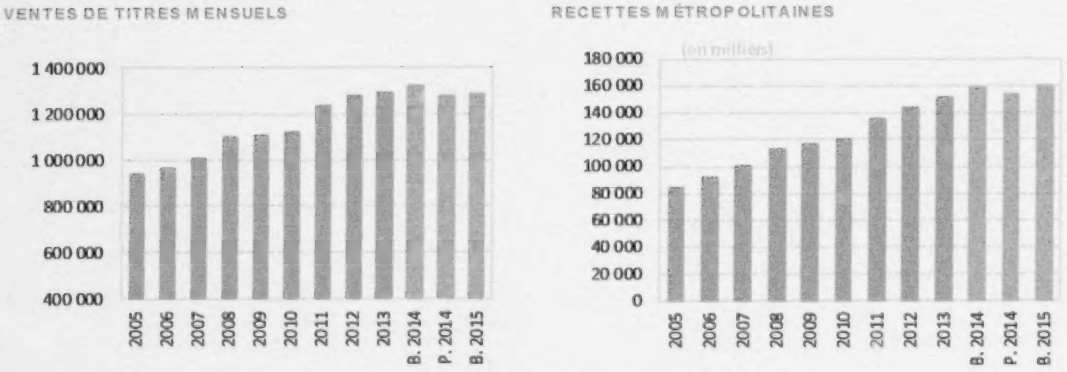
Pour les neuf premiers mois de 2014, les ventes de titres TRAM ont diminué de 1,8 % par rapport à la même période en 2013. Cette diminution s'explique par l'introduction des titres TRAIN en zones 1, 2 et 3 en 2012 (impact d'environ 0,8 %), par l'introduction de gratuités aux aînés et d'abonnements annuels dans certains réseaux (impact d'environ 0,3 %) ainsi que par une diminution générale des ventes (impact d'environ 0,7 %). La prévision 2014 est ajustée à 153,8 M$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2014. De ce montant, 116,2 M$ sont redistribués aux AOT de la région, 36,0 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,6 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

Pour 2015, les recettes métropolitaines totales sont évaluées à 159,4 M$. De ce montant, 117,9 M$ sont redistribués aux AOT de la région, 39,9 M$ aux revenus du réseau de trains de banlieue et 1,6 M$ aux recettes des autobus express métropolitains.

TABLEAU 11 – Évolution des recettes métropolitaines – 2005-2015

TITRES MENSUELS TRAM	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Ventes	936 278	959 480	1 005 561	1 097 553	1 105 058	1 116 429	1 234 969	1 280 139	1 292 508	1 318 123	1 275 029	1 280 850
Recettes (en milliers $)	84 302	91 372	99 846	112 001	116 284	119 301	134 511	143 486	150 951	158 768	153 846	159 405

FIGURE 2 – Évolution des recettes métropolitaines – 2005-2015



Coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire

Les coûts d'exploitation et de gestion du système tarifaire métropolitain correspondent aux frais de commission accordés aux agences, aux billetteries métropolitaines et aux abonnements pour la vente de titres ainsi qu'aux frais du système OPUS. Ces coûts regroupent aussi les coûts encourus pour la gestion des ventes de titres et le partage des recettes, notamment les frais de personnel et de sondage.

Partage des recettes métropolitaines

Les recettes tarifaires métropolitaines sont partagées en fonction de l'utilisation des réseaux. Les notions de déplacements et de distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sont utilisées comme mesures d'utilisation des réseaux :

- Un premier montant, indexé en 2015 à 23,75 $ par titre vendu, est réparti en proportion des déplacements effectués sur chaque réseau (passagers) pour chaque zone tarifaire ;
- Le solde du montant à partager par zone est réparti en proportion de la distance parcourue par les acheteurs de titres métropolitains sur chaque réseau (passagers-km).

La procédure permettant d'évaluer les mesures d'utilisation des réseaux est fondée sur l'observation des habitudes de déplacement d'un échantillon d'acheteurs de titres métropolitains (enquête TRAM) et sur la mise en place d'un système d'information détaillée de suivi des ventes mensuelles de ces titres. Le budget 2015 a été évalué sur les données de l'enquête TRAM 2010. Le partage réel sera basé sur les données de cette enquête TRAM pour l'évaluation des mesures d'utilisation des réseaux pour considérer 50 % des recettes à partager. Le partage du 50 % des recettes résiduelles s'appuiera sur les données de l'enquête réalisée au cours de l'automne 2014.

TABLEAU 12 – Répartition et distribution des recettes métropolitaines – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
RECETTES MÉTROPOLITAINES AOT								
STM	62 654	39,3%	61 611	63 487	1 043	1,7%	(833)	-1,3%
RTL	22 965	14,4%	22 306	22 811	659	3,0%	154	0,7%
STL	12 145	7,6%	11 800	11 929	345	2,9%	216	1,8%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	1 419	0,9%	1 363	1 416	56	4,1%	3	0,2%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	2 416	1,5%	2 383	2 647	33	1,4%	(231)	-8,7%
CIT du Sud-Ouest	1 961	1,2%	1 919	2 298	42	2,2%	(337)	-14,7%
CIT Haut-Saint-Laurent	360	0,2%	351	303	9	2,6%	57	18,8%
CIT La Presqu'Île	769	0,5%	748	789	21	2,8%	(20)	-2,5%
CIT Laurentides	2 635	1,7%	2 587	2 752	48	1,9%	(117)	-4,3%
CIT Le Richelain	1 386	0,9%	1 332	1 309	54	4,1%	77	5,9%
CIT Roussillon	1 107	0,7%	1 082	1 108	25	2,3%	(1)	-0,1%
CIT Sorel-Varennes	2 662	1,7%	2 598	2 546	64	2,5%	116	4,6%
CRT de Lanaudière	4 213	2,6%	5 055	5 034	(842)	-16,7%	(821)	-16,3%
Ville de Sainte-Julie	1 061	0,7%	1 016	1 034	45	4,4%	27	2,6%
Autres	93	0,1%	89	67	4	4,5%	26	38,8%
Sous-total	**117 846**	**73,9%**	**116 240**	**119 530**	**1 606**	**1,4%**	**(1 684)**	**-1,4%**
RECETTES MÉTROPOLITAINES AMT								
Trains de banlieue	39 922	25,0%	36 017	37 563	3 905	10,8%	2 359	6,3%
Autobus express métropolitains	1 637	1,0%	1 589	1 675	48	3,0%	(38)	-2,3%
Sous-total	**41 559**	**26,1%**	**37 606**	**39 238**	**3 953**	**10,5%**	**2 321**	**5,9%**
TOTAL	**159 405**	**100,0%**	**153 846**	**158 768**	**5 559**	**3,6%**	**637**	**0,4%**

TABLEAU 13 – Évolution de la répartition des recettes métropolitaines – 2005-2015

(en milliers $)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
RECETTES MÉTROPOLITAINES PAR AOT												
STM	25 858	27 854	33 530	39 982	42 502	43 964	49 587	57 253	60 549	63 487	61 611	62 654
RTL	14 406	15 151	15 844	16 987	17 556	17 801	20 074	20 959	21 816	22 811	22 306	22 965
STL	8 214	9 222	9 339	9 999	9 919	10 516	10 840	10 602	11 382	11 929	11 800	12 145
CIT/CRT/STA/Municipalité	9 941	11 510	12 982	14 998	15 476	15 323	17 398	18 336	20 224	21 303	20 523	20 082
AMT	25 883	27 635	28 151	30 035	30 831	31 697	36 612	36 336	36 979	39 238	37 606	41 559
TOTAL	**84 302**	**91 372**	**99 846**	**112 001**	**116 284**	**119 301**	**134 511**	**143 486**	**150 950**	**158 768**	**153 846**	**159 405**

Recettes des titres TRAIN

Prévisions 2014-2015

Les recettes des titres TRAIN correspondent aux revenus des ventes de titres à l'unité, en carnet, mensuels et annuels TRAIN.

Pour les neuf premiers mois de 2014, les ventes de titres TRAIN se sont accrues de 8,6 % par rapport à la même période en 2013 ; hausse qui s'explique par la mise en place récente (2012) des titres TRAIN en zones 1-2-3. La prévision 2014 est ajustée à 23,3 M$, en considérant les ventes réelles des premiers mois de l'année 2014, l'impact de l'amélioration des services déployée en août 2013 sur la ligne Saint-Jérôme ainsi que la mise en service de la ligne Mascouche en décembre 2014.

Pour 2015, les recettes TRAIN sont évaluées à 26,0 M$, soit une hausse de 11,6 % par rapport à la prévision 2014, hausse tenant compte de la mise en service de la ligne Mascouche.

Recettes des titres STATIONNEMENT

Prévisions 2014-2015

Les recettes des titres STATIONNEMENT correspondent aux revenus des ventes de billets quotidiens et d'abonnements mensuels au stationnement Montmorency. Pour 2015, les revenus STATIONNEMENTS sont évalués à 1,2 M$.

À ces revenus, s'ajoutent ceux générés par le projet pilote de tarification de certains stationnements incitatifs, estimés à 0,5 M$.

Grille tarifaire 2015 des titres de transport TRAM et TRAIN

	TITRES TRAM			TITRES TRAIN		
TITRES ET TARIFS ($)	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT	ORDINAIRE	ÉTUDIANT	RÉDUIT
Zone 1						
Forfait annuel	1 012,00	808,50	605,00	858,00	687,50	514,25
Forfait mensuel	92,00	73,50	55,00	78,00	62,50	46,75
Carnet de 6 billets	18,50	-	11,00	15,50	-	9,25
Billet à l'unité	4,50	-	2,75	4,00	-	2,50
Zone 2						
Forfait annuel	1 188,00	951,50	715,00	1 012,00	808,50	605,00
Forfait mensuel	108,00	86,50	65,00	92,00	73,50	55,00
Carnet de 6 billets	21,50	-	13,00	18,50	-	11,00
Billet à l'unité	5,50	-	3,25	4,50	-	2,75
Zone 3						
Forfait annuel	1 419,00	1 133,00	852,50	1 210,00	968,00	726,00
Forfait mensuel	129,00	103,00	77,50	110,00	88,00	66,00
Carnet de 6 billets	25,75	-	15,50	22,00	-	13,25
Billet à l'unité	6,50	-	4,00	5,50	-	3,25
Zone 4						
Forfait annuel	1 529,00	1 221,00	918,50	1 298,00	1 039,50	781,00
Forfait mensuel	139,00	111,00	83,50	118,00	94,50	71,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	24,00	-	14,50
Billet à l'unité	-	-	-	6,00	-	3,50
Zone 5						
Forfait annuel	1 771,00	1 419,00	1061,50	1 507,00	1 210,00	902,00
Forfait mensuel	161,00	129,00	96,50	137,00	110,00	82,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	28,00	-	17,00
Billet à l'unité	-	-	-	7,00	-	4,25
Zone 6						
Forfait annuel	2 123,00	1 694,00	1 276,00	1 804,00	1 441,00	1 083,50
Forfait mensuel	193,00	154,00	116,00	164,00	131,00	98,50
Carnet de 6 billets	-	-	-	33,50	-	20,00
Billet à l'unité	-	-	-	8,50	-	5,00
Zone 7						
Forfait annuel	2 431,00	1 947,00	1 463,00	2 068,00	1 650,00	1 243,00
Forfait mensuel	221,00	177,00	133,00	188,00	150,00	113,00
Carnet de 6 billets	-	-	-	39,00	-	23,50
Billet à l'unité	-	-	-	9,75	-	5,75
Zone 8						
Forfait annuel	2 783,00	2 222,00	1 672,00	-	-	-
Forfait mensuel	253,00	202,00	152,00	-	-	-
Carnet de 6 billets	-	-	-	-	-	-
Billet à l'unité	-	-	-	-	-	-

CLASSIFICATION	
0 à 5 ans	Gratuit
6 à 11 ans	Gratuit sur le réseau de trains de banlieue si accompagné d'un adulte muni d'un titre de transport valide.
Avec carte OPUS avec photo :	
6 à 17 ans	Tarif réduit
18 à 25 ans	Tarif étudiant
65 ans et +	Tarif réduit

CARTE – INTÉGRATION TARIFAIRE

Subventions aux organismes de transport

L'AMT attribue 122,8 M$ en aide financière aux organismes de transport de la région métropolitaine.

Un premier montant est versé et représente l'entièreté du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'AMT, soit environ 51,3 M$ en 2015.

Un second montant de 71,5 M$ est aussi versé afin de compenser l'apport des organismes de transport au réseau de transport métropolitain. Ce montant représente près de 64,9 % de la contribution reçue des automobilistes pour le financement des activités de l'AMT.

L'incapacité des sources de financement à faire face à la croissance des services a forcé l'AMT à plafonner ce montant depuis 2010 et pourra amener cette dernière à réduire ces montants pour 2016.

Les aides financières métropolitaines sont versées aux organismes de transport pour compenser leur apport au réseau de transport métropolitain par autobus (RTMA) et au réseau de métro. Ces aides sont reliées à l'achalandage du réseau de transport métropolitain et à la vente des titres de transport métropolitains. La forte croissance de l'achalandage et des ventes de titres, notamment liée aux effets du développement du train de banlieue, du métro et de la Politique québécoise du transport collectif, a provoqué une croissance importante de la charge financière attribuable à ces aides depuis 2007. Elle atteint 92,9 M$ pour 2015.

En raison de la non-indexation de ses sources de financement, l'AMT est contrainte de plafonner à 71,5 M$ les montants consentis pour ces aides depuis 2010 (incluant l'aide au transport adapté).

Une aide financière additionnelle aux organismes de transport est cependant attribuée par l'AMT depuis mai 2010, à la suite de la majoration de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence. Elle représente 51,3 M$ en 2015.

Afin de respecter la conformité de présentation des états financiers de l'AMT, les aides attribuées à l'AMT en tant qu'exploitant du réseau de trains de banlieue et des services d'autobus express métropolitain ne sont pas incluses dans le Tableau 2 de la page 12 présentant le sommaire du budget.

Les dépenses afférentes proviennent de ressources déployées pour l'évaluation des aides.

TABLEAU 14 – Subventions totales (aide métropolitaine autobus et métro, aide à l'intégration tarifaire et aide aux tarifs réduit et étudiant)

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
AIDE MÉTRO								
STM	38 795	-	39 423	38 733	(628)	-1,6%	62	0,2%
Sous-total	**38 795**	**100%**	**39 423**	**38 733**	**(628)**	**-1,6%**	**62**	**0,2%**
AUTRES AIDES AUX AOT								
STM	11 751	38,2%	11 649	11 806	102	0,9%	(55)	-0,5%
RTL	4 962	16,1%	4 980	4 916	(18)	-0,4%	46	0,9%
STL	5 067	16,5%	5 004	5 191	63	1,3%	(124)	-2,4%
AMT – Autobus express métropolitains	577	1,9%	584	618	(7)	-1,2%	(41)	-6,6%
AMT – Trains de banlieue	3 231	10,5%	2 908	3 119	323	11,1%	112	3,6%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	402	1,3%	405	379	(3)	-0,7%	23	6,1%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	590	1,9%	571	459	19	3,3%	131	28,5%
CIT du Sud-Ouest	509	1,7%	515	567	(6)	-1,2%	(58)	-10,2%
CIT Haut-Saint-Laurent	79	0,3%	75	81	4	5,3%	(2)	-2,5%
CIT La Presqu'Île	295	1,0%	297	307	(2)	-0,7%	(12)	-3,9%
CIT Laurentides	1 154	3,7%	1 065	1 088	89	8,4%	66	6,1%
CIT Le Richelain	405	1,3%	409	394	(4)	-1,0%	11	2,8%
CIT Roussillon	250	0,8%	251	285	(1)	-0,4%	(35)	-12,3%
CIT Sorel-Varennes	260	0,8%	259	272	1	0,4%	(12)	-4,4%
CRT de Lanaudière	1 046	3,4%	951	894	95	10,0%	152	17,0%
Ville de Sainte-Julie	213	0,7%	215	225	(2)	-0,9%	(12)	-5,3%
Sous-total	**30 791**	**100,0%**	**30 138**	**30 601**	**653**	**2,2%**	**190**	**0,6%**
Aide aux organismes de transport	51 303	96,4%	50 847	50 491	456	0,9%	812	1,6%
Services de transport adapté	1 936	3,6%	1 962	2 187	(26)	-1,3%	(251)	-11,5%
Sous-total	**53 239**	**100,0%**	**52 809**	**52 678**	**430**	**0,8%**	**561**	**1,1%**
TOTAL	**122 825**	**-**	**122 370**	**122 012**	**455**	**0,4%**	**813**	**0,7%**
Dépenses afférentes	200	-	400	400	(200)	-50,0%	(200)	-50,0%
TOTAL SUBVENTIONS	**123 025**	**-**	**122 770**	**122 412**	**255**	**0,2%**	**613**	**0,5%**

Aide au réseau de transport métropolitain

L'aide au réseau de transport métropolitain comporte trois volets :

- **l'aide au métro, qui représente 0,20 $ par passager ;**
- **l'aide aux services d'autobus à caractère métropolitain, qui représente 0,50 $ par passager en période de pointe ;**
- **l'aide aux services d'autobus en rabattement au train, qui représente 0,50 $ par passager en correspondance entre l'autobus et le train.**

TABLEAU 15 – Répartition de l'aide au métro – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015	PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
STM	38 795	39 423	38 733	(628)	-1,6%	62	0,2%
TOTAL	**38 795**	**39 423**	**38 733**	**(628)**	**-1,6%**	**62**	**0,2%**

TABLEAU 16 – Répartition de l'aide aux autobus – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015	PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
STM	4 361	4 431	4 508	(70)	-1,6%	(147)	-3,3%
RTL	2 534	2 575	2 466	(41)	-1,6%	68	2,8%
STL	568	577	542	(9)	-1,6%	26	4,8%
AMT – Autobus express métropolitains	421	428	457	(7)	-1,6%	(36)	-7,9%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	248	252	218	(4)	-1,6%	30	13,8%
CIT de la Vallée du Richelieu	196	199	135	(3)	-1,5%	61	45,2%
CIT du Sud-Ouest	357	363	382	(6)	-1,7%	(25)	-6,5%
CIT Haut-Saint-Laurent	50	51	57	(1)	-2,0%	(7)	-12,3%
CIT Laurentides	9	9	11	-	-	(2)	-18,2%
CIT Le Richelain	278	283	273	(5)	-1,8%	5	1,8%
CIT Roussillon	141	144	174	(3)	-2,1%	(33)	-19,0%
CIT Sorel-Varennes	81	82	90	(1)	-1,2%	(9)	-10,0%
CRT de Lanaudière	513	521	448	(8)	-1,5%	65	14,5%
Ville de Sainte-Julie	115	117	122	(2)	-1,7%	(7)	-5,7%
TOTAL	**9 872**	**10 032**	**9 883**	**(160)**	**-1,6%**	**(11)**	**-0,1%**

TABLEAU 17 – Répartition de l'aide au rabattement – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015	PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
STM	245	249	249	(4)	-1,6%	(4)	-1,6%
RTL	28	28	45	-	-	(17)	-37,8%
STL	77	79	62	(2)	-2,5%	15	24,2%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	74	75	56	(1)	-1,3%	18	32,1%
CIT La Presqu'Île	63	64	60	(1)	-1,6%	3	5,0%
CIT Laurentides	153	156	132	(3)	-1,9%	21	15,9%
CIT Le Richelain	3	3	1	-	-	2	200,0%
CIT Roussillon	16	16	16	-	-	-	-
TOTAL	**659**	**670**	**621**	**(11)**	**-1,6%**	**38**	**6,1%**

Aide au système tarifaire métropolitain intégré

L'aide au système tarifaire métropolitain comporte deux volets :

- **l'aide aux tarifs réduit et étudiant pour compenser le rabais des tarifs réduit (40,0 %) et étudiant (20,0 %) offert aux acheteurs de titres métropolitains ;**
- **l'aide à l'intégration tarifaire pour permettre que, dans chaque zone tarifaire, aucun organisme n'assume une portion du rabais qui soit supérieure à celle accordée aux acheteurs de titres mensuels TRAM de cette zone.**

TABLEAU 18 – Répartition de l'aide aux tarifs réduit et étudiant – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
STM	3 777	32,9%	3 785	3 893	(8)	-0,2%	(116)	-3,0%
RTL	1 848	16,1%	1 824	1 847	24	1,3%	1	0,1%
STL	908	7,9%	896	898	12	1,3%	10	1,1%
AMT – Autobus express métropolitains	142	1,2%	140	147	2	1,4%	(5)	-3,4%
AMT – Trains de banlieue	3 231	28,1%	2 908	3 119	323	11,1%	112	3,6%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	154	1,3%	153	161	1	0,7%	(7)	-4,3%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	180	1,6%	177	208	3	1,7%	(28)	-13,5%
CIT du Sud-Ouest	152	1,3%	152	185	-	-	(33)	-17,8%
CIT Haut-Saint-Laurent	24	0,2%	24	20	-	-	4	20,0%
CIT La Presqu'Île	60	0,5%	60	64	-	-	(4)	-6,3%
CIT Laurentides	197	1,7%	195	215	2	1,0%	(18)	-8,4%
CIT Le Richelain	124	1,1%	123	120	1	0,8%	4	3,3%
CIT Roussillon	92	0,8%	91	95	1	1,1%	(3)	-3,2%
CIT Sorel-Varennes	179	1,6%	177	182	2	1,1%	(3)	-1,6%
CRT de Lanaudière	330	2,9%	427	435	(97)	-22,7%	(105)	-24,1%
Ville de Sainte-Julie	98	0,9%	98	103	-	-	(5)	-4,9%
TOTAL	11 496	100,0%	**11 230**	**11 692**	**266**	**2,4%**	**(196)**	**-1,7%**

TABLEAU 19 – Répartition de l'aide à l'intégration tarifaire – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
STM	3 368	38,4%	3 184	3 156	184	5,8%	212	6,7%
RTL	552	6,3%	553	558	(1)	-0,2%	(6)	-1,1%
STL	3 514	40,1%	3 452	3 689	62	1,8%	(175)	-4,7%
AMT – Autobus express métropolitains	14	0,2%	16	14	(2)	-12,5%	-	-
CIT de la Vallée-du-Richelieu	140	1,6%	120	60	20	16,7%	80	133,3%
CIT La Presqu'Île	172	2,0%	173	183	(1)	-0,6%	(11)	-6,0%
CIT Laurentides	795	9,1%	705	730	90	12,8%	65	8,9%
CIT Haut-Saint-Laurent	5	0,1%	-	4	5	-	1	25,0%
CIT Le Roussillon	1	-	-	-	1	-	1	-
CRT de Lanaudière	203	2,3%	3	11	200	6666,7%	192	1745,5%
TOTAL	8 764	100,0%	**8 206**	**8 405**	**558**	**6,8%**	**359**	**4,3%**

Aide métropolitaine au transport adapté

L'AMT attribue une aide financière aux Services de transport adapté (STA) afin de soutenir et de favoriser l'intégration des services qu'ils offrent via le Programme d'aide métropolitaine. Cette aide est de 10 $ par déplacement métropolitain éligible.

TABLEAU 20 – Répartition de l'aide métropolitaine au transport adapté – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
STM	358	18,5%	366	373	(8)	-2,2%	(15)	-4,0%
RTL	579	29,9%	589	559	(10)	-1,7%	20	3,6%
STL	530	27,4%	539	548	(9)	-1,7%	(18)	-3,3%
CIT Laurentides	31	1,6%	31	27	-	-	4	14,8%
MRC de L'Assomption	108	5,6%	109	103	(1)	-0,9%	5	4,9%
MRC de Marguerite-D'Youville	84	4,3%	83	328	1	1,2%	(244)	-74,4%
MRC Les Moulins	37	1,9%	37	33	-	-	4	12,1%
RITA de la Vallée-du-Richelieu	25	1,3%	25	24	-	-	1	4,2%
Ville de Candiac	116	6,0%	118	127	(2)	-1,7%	(11)	-8,7%
Ville de Chambly	35	1,8%	35	33	-	-	2	6,1%
Ville de Châteauguay	20	1,0%	17	15	3	17,6%	5	33,3%
Ville de Vaudreuil-Dorion	13	0,7%	13	17	-	-	(4)	-23,5%
TOTAL	**1 936**	**100,0%**	**1 962**	**2 187**	**(26)**	**-1,3%**	**(251)**	**-11,5%**

Aide aux organismes de transport

Le gouvernement du Québec a adopté les décrets n^{os} 1183-2010 et 23-2013 concernant les modalités et conditions des versements de la partie du produit de la majoration de la taxe sur les carburants applicable sur le territoire de l'AMT. Pour l'application de ces décrets, l'AMT a mis sur pied un comité spécial pour l'accompagner dans l'interprétation et l'évaluation des modalités prévues.

Ces travaux ont permis de verser l'ensemble des montants provisoires et/ou finaux prévus pour les années 2010 à 2013. Ce travail mené en étroite collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et les organismes de transport représente une étape additionnelle importante en vue de la mise en œuvre d'un nouveau cadre de gouvernance et de financement du transport collectif dans la région métropolitaine.

L'AMT, qui recommande une mise à jour de la Loi sur l'AMT entre autres pour intégrer les modalités et conditions d'utilisation du produit de la majoration de la taxe sur l'essence, est en attente des modalités et conditions de versement pour l'année 2014 et les années ultérieures.

Information, promotion et vente de titres

En 2015, l'AMT va poursuivre ses efforts d'information et de promotion du transport collectif, entre autres par la diffusion d'information en temps réel sur l'état du service et la mise en service d'outils de personnalisation de la relation client. Elle continuera aussi de déployer d'importants efforts pour maintenir et bonifier la qualité du service offert par les billetteries métropolitaines, le Service à la clientèle, les programmes d'abonnement annuel aux transports collectifs et à travers l'ensemble des activités qu'elle mettra de l'avant au cours de l'année à venir.

Portrait de la mobilité des personnes

L'AMT a réalisé en 2013, en étroite collaboration avec ses partenaires, la plus récente enquête Origine-Destination (OD) ; cette enquête est réalisée environ tous les cinq ans dans la région métropolitaine de Montréal depuis 1970.

L'AMT en assume la responsabilité. Tous les contrats pour la préparation ou la réalisation de l'enquête sont octroyés par l'AMT. L'AMT maintient aussi le secrétariat à l'enquête Origine-Destination, qui assure entre autres la permanence de l'accès à l'information par des tiers et coordonne les travaux de production et la diffusion des données et des résultats.

Comme la réalisation d'une telle enquête est une opération de grande envergure qui rejoint les intérêts de plusieurs acteurs en matière d'aménagement du territoire et de transport des personnes, le MTQ, le Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), la Société de transport de Montréal (STM), le RTL, la Société de transport de Laval (STL), l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM) et la CMM sont partenaires de l'AMT pour la réalisation et le financement de ces enquêtes.

À la phase de collecte des données, réalisée en 2013, succède en 2014 la phase de traitement et d'analyse, dont les premiers résultats seront publiés au dernier trimestre de 2014. Suivra, en 2015, l'ensemble des rapports et tableaux de résultats détaillés.

Information et service à la clientèle

Les services métropolitains d'information et de service à la clientèle convergent vers le nouveau site Internet et ses applications mobiles, le système téléphonique Allo-TRAM, le centre d'appels de l'AMT et les afficheurs dynamiques. En 2015, l'AMT poursuivra son travail sur les projets liés à la diffusion d'information en temps réel afin d'améliorer constamment l'expérience-client, au développement des fonctionnalités du système téléphonique et au déploiement du nouvel outil de gestion des abonnements (Mercure).

Billetteries métropolitaines

La restructuration du réseau de billetteries entamée en 2010 s'est achevée en 2012 avec la révision de l'ensemble des contrats de gestion des 11 billetteries métropolitaines.

Tous les contrats de gestion sont maintenant accompagnés d'un programme de bonus/malus qui s'applique en fonction des résultats des sondages effectués auprès de la clientèle sur la qualité de leur service. En 2015, l'AMT continuera d'axer ses efforts sur l'amélioration de la qualité du service.

Programme de fidélisation aux transports collectifs

OPUS+ : Mis en place par l'AMT en novembre 2010, OPUS+ est un programme d'abonnement à un titre de transport dont le 12^{e} titre consécutif est gratuit. Les abonnés reçoivent à domicile une carte OPUS chargée du titre souhaité et celui-ci est valide pour une durée indéterminée. Le paiement s'effectue mensuellement via un virement bancaire pré-autorisé ou par carte de crédit. Les titres TRAM et TRAIN de l'AMT sont offerts dans le cadre de l'abonnement, de même que la majorité des titres locaux des organismes de transport : STL, RTL, CIT Rousillon, CIT Le Richelain, CIT Chambly-Richelieu-Carignan, CIT Sorel-Varennes, MRC Les Moulins, CIT du Sud-Ouest, CIT Haut-Saint-Laurent, CIT Laurentides, MRC L'Assomption et Ville de Sainte-Julie.

OPUS+ entreprise : C'est un programme d'abonnement aux transports collectifs destiné aux employés des entreprises participantes de la région métropolitaine de Montréal. L'abonnement offre une série d'avantages, dont un rabais mensuel de 8,33 % (équivalent du 12^{e} titre gratuit) sur les titres de transport TRAM et TRAIN de l'AMT ainsi que sur la majorité des titres locaux des organismes de transport. Avec ce programme, l'employeur a aussi la liberté de bonifier ce rabais.

Gestion de la demande

Politique d'intermodalité vélo/transport collectif : En 2015, l'AMT va poursuivre le développement de solutions destinées à encourager l'intermodalité entre le vélo et les transports collectifs.

Politique d'intermodalité auto/transport collectif : La popularité des stationnements incitatifs de l'AMT amène à chercher des solutions pour optimiser les places disponibles. En 2015, l'AMT va poursuivre la promotion du programme Covoiturage AMT, permettant aux inscrits de profiter de places réservées proches des accès aux transports collectifs. Elle va aussi poursuivre sa participation à Circuit Électrique et promouvoir ainsi l'usage des voitures électriques en proposant des bornes de rechargement dans plusieurs stationnements incitatifs.

Promotion des transports collectifs : L'AMT va exécuter en 2015 des campagnes de publicité ciblées pour encourager l'utilisation des transports collectifs (autobus express métropolitains, trains de banlieue), promotion de la tarification métropolitaine (gratuité à bord des trains pour les enfants de moins de 12 ans, titres TRAM) et promotion des outils numériques de l'AMT.

TABLEAU 21 – Information, promotion, tarification et vente de titres – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
Information et promotion	3 601	26,2%	4 716	5 357	(1 115)	-23,6%	(1 756)	-32,8%
Tarification et vente de titres	10 118	73,8%	10 632	9 676	(514)	-4,8%	442	4,6%
TOTAL	**13 719**	**100,0%**	**15 348**	**15 033**	**(1 629)**	**-10,6%**	**(1 314)**	**-8,7%**

Les dépenses d'information et de promotion ainsi que de tarification et vente de titres font l'objet d'une réduction de coûts de l'ordre de 10,6 % par rapport à la prévision 2014.

Cette diminution s'explique par une réduction des dépenses dans le cadre de l'optimisation des ressources.

EXPLOITATION DES SERVICES ET ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS

- Achalandage AMT
- Réseau de transport métropolitain par autobus
- Réseau de trains de banlieue

Achalandage AMT

Réseau de trains de banlieue

Pour l'année 2014, la prévision d'achalandage du réseau de trains de banlieue, après les huit premiers mois d'exercice, est évaluée à 18 028 000 passagers annuels.

Pour l'année 2015, le budget d'exploitation est établi avec une hypothèse de 9,4 % d'augmentation d'achalandage par rapport à la prévision 2014 ; l'achalandage est ainsi évalué à 19 728 400 passagers annuels.

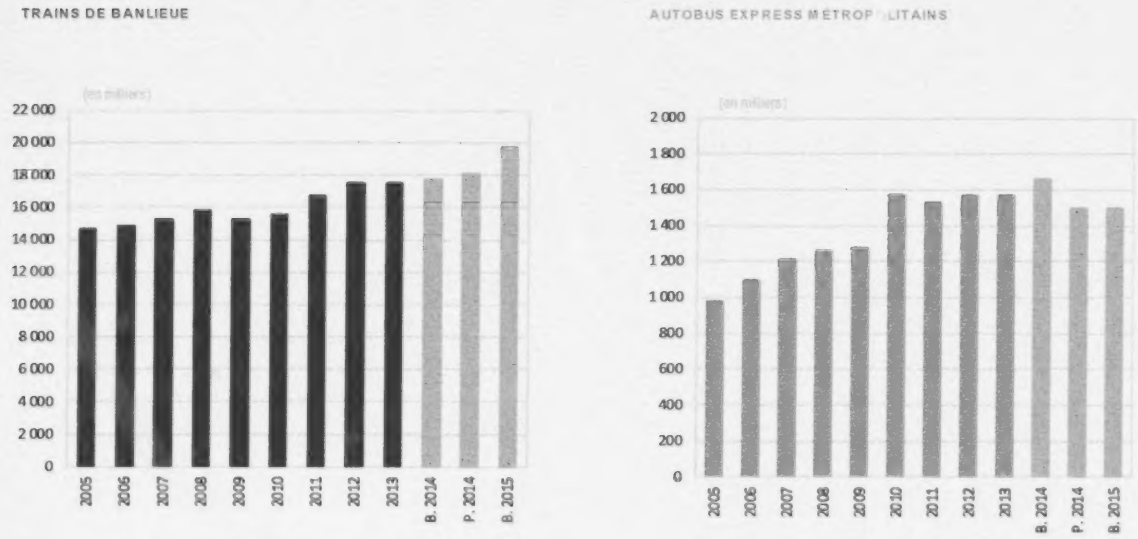
La mise en service de la nouvelle ligne Mascouche est notamment responsable de cette croissance.

Autobus express métropolitains

Pour l'année 2014, la prévision budgétaire d'achalandage des autobus express métropolitains, après les huit premiers mois d'exercice, est évaluée à 1 496 300 passagers annuels.

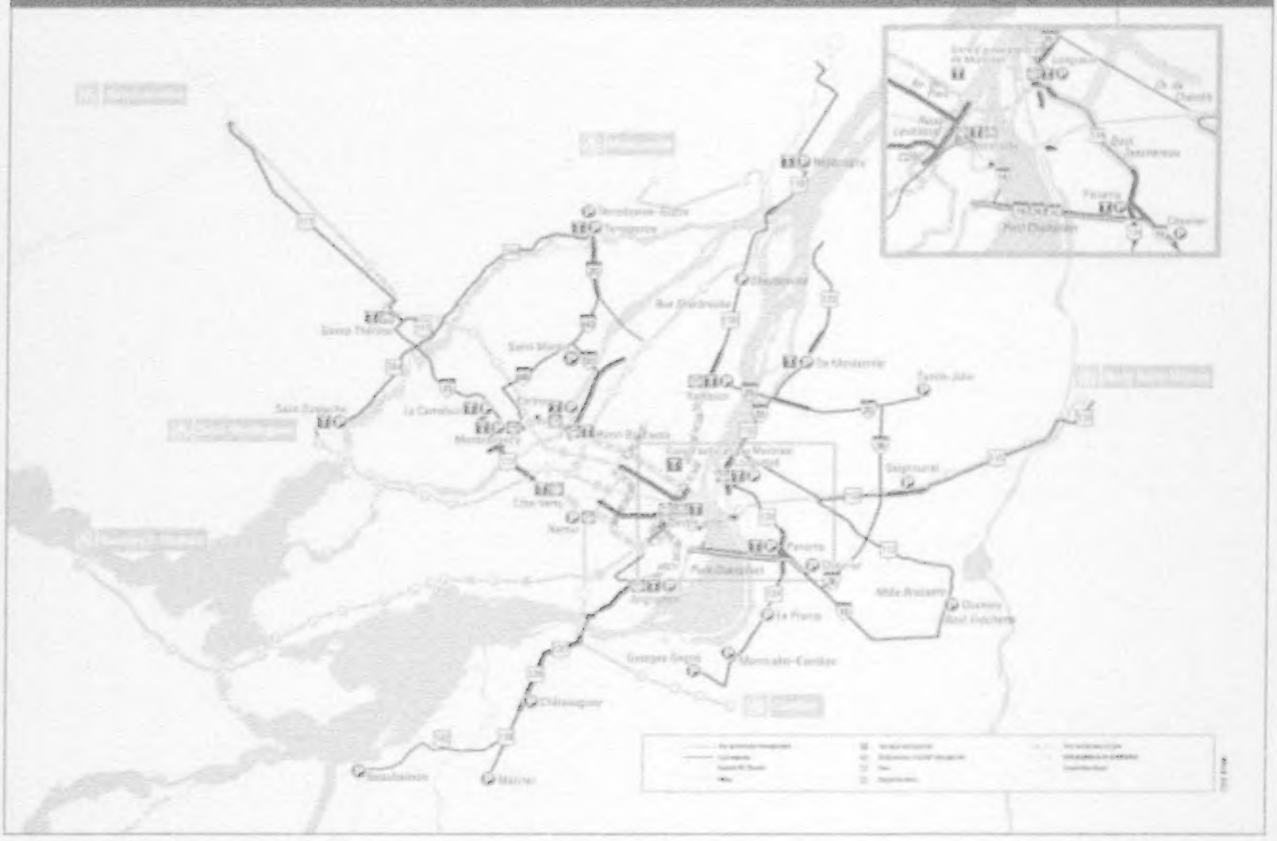
Pour l'année 2015, le budget d'exploitation est établi avec une stabilité de l'achalandage par rapport à la prévision 2014.

FIGURE 3 – Évolution de l'achalandage du réseau de trains de banlieue et des autobus express métropolitains – 2005-2015



Réseau de transport métropolitain par autobus

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS



	CARACTÉRISTIQUES	1997	2013	PRÉVISION 2014 [1]	OBJECTIF 2015
TERMINUS	Nombre de terminus	6	16	16	16
	Nombre de quais	118	225	225	225
	Achalandage annuel	40,7 M	75,1 M	75,2 M	75,2 M
STATIONNEMENTS INCITATIFS	Nombre de stationnements	10	25	25	25
	Nombre de places offertes	4 600	14 454	14 222	14 222
	Achalandage annuel	0,6 M	2,9 M	2,9 M	2,9 M
	Taux d'utilisation	63%	80%	82%	82%
VOIES RÉSERVÉES	Nombre de voies réservées	9	31	31	31
	Longueur (pointe du matin)	41,2 km	85,2 km	85,2 km	87,2 km
	Longueur (pointe du soir)	37,3 km	76,6 km	76,6 km	76,6 km
	Achalandage annuel	16,0 M	25,0 M	25,3 M	25,3 M
EXPRESS MÉTROPOLITAINS	Achalandage annuel	-	1,577 M	1,496 M	1,496 M

[1] *Estimation de l'acholandage annuel 2014 (selon les données disponibles au 15 septembre 2014)*

Équipements métropolitains

Les équipements métropolitains se composeront, en 2015, de 16 terminus, de 31 voies réservées et de 25 stationnements incitatifs. Tous ces équipements sont situés sur le territoire de l'AMT et contribuent à l'amélioration du transport collectif.

TABLEAU 22 – Revenus et dépenses – Équipements métropolitains – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014 [1]	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Facturation des coûts aux organismes de transport	7 241	100%	7 052	6 844	189	2,7%	397	5,8%
TOTAL	**7 241**	**100%**	**7 052**	**6 844**	**189**	**2,7%**	**397**	**5,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion – Terminus	12 956	70,6%	12 475	12 299	481	3,9%	657	5,3%
Coûts d'exploitation et de gestion – Voies réservées	2 282	12,4%	2 697	2 568	(415)	-15,4%	(286)	-11,1%
Coûts d'exploitation et de gestion – Stationnements	3 107	16,9%	2 818	2 683	289	10,3%	424	15,8%
TOTAL	**18 345**	**100%**	**17 990**	**17 550**	**355**	**2,0%**	**795**	**4,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**11 104**	**-**	**10 938**	**10 706**	**166**	**1,5%**	**398**	**3,7%**

[1] *Ces coûts ont été reclassés.*

TABLEAU 23 – Dépenses – Équipements métropolitains – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014 [1]	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et d'entretien	10 548	57,5%	10 453	10 920	95	0,9%	(372)	-3,4%
Sûreté	3 325	18,1%	2 762	2 889	563	20,4%	436	15,1%
Frais de gestion et autres frais généraux	4 472	24,4%	4 775	3 741	(303)	-6,3%	731	19,5%
TOTAL	**18 345**	**100,0%**	**17 990**	**17 550**	**355**	**2,0%**	**795**	**4,5%**

[1] *Ces coûts ont été reclassés.*

FIGURE 4 – Évolution des coûts des équipements métropolitains – 2005-2015

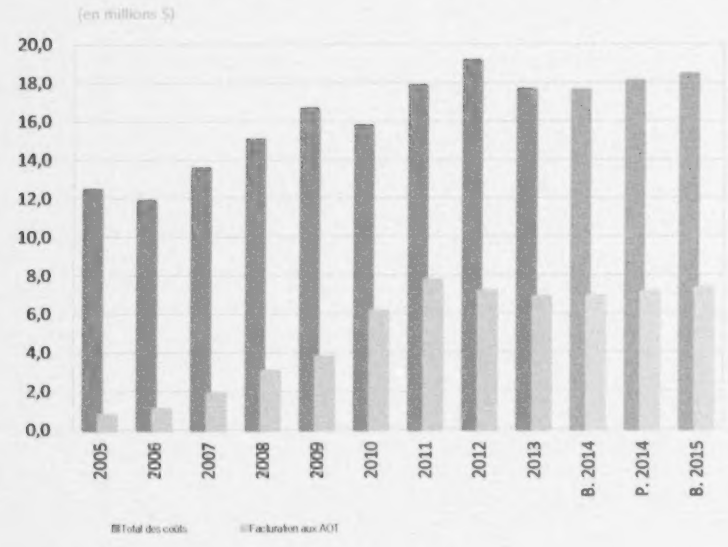


TABLEAU 24 – Facturation des coûts des équipements métropolitains par organisme de transport – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014 [1]	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
STM	1 433	19,8%	1 287	1 253	146	11,3%	180	14,4%
RTL	2 137	29,5%	2 054	2 005	83	4,0%	132	6,6%
STL	1 458	20,1%	1 494	1 460	(36)	-2,4%	(2)	-0,1%
AMT	-	-	-	38	-	-	(38)	-100,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	170	2,3%	170	165	-	-	5	3,0%
CIT de la Vallée-du-Richelieu	42	0,6%	39	38	3	7,7%	4	10,5%
CIT du Sud-Ouest	182	2,5%	170	166	12	7,1%	16	9,6%
CIT Haut-Richelieu	318	4,4%	314	305	4	1,3%	13	4,3%
CIT Haut-Saint-Laurent	14	0,2%	14	14	-	-	-	-
CIT La Presqu'Île	10	0,1%	10	10	-	-	-	-
CIT Laurentides	396	5,5%	365	356	31	8,5%	40	11,2%
CIT Le Richelain	190	2,6%	189	184	1	0,5%	6	3,3%
CIT Roussillon	132	1,8%	113	110	19	16,8%	22	20,0%
CIT Sorel-Varennes	68	0,9%	62	61	6	9,7%	7	11,5%
CRT de Lanaudière	429	5,9%	432	422	(3)	-0,7%	7	1,7%
Ville de Sainte-Julie	58	0,8%	56	55	2	3,6%	3	5,5%
Autres	204	2,8%	283	202	(79)	-27,9%	2	1,0%
TOTAL	**7 241**	**100,0%**	**7 052**	**6 844**	**189**	**2,7%**	**397**	**5,8%**

[1] *Ces coûts ont été reclassés.*

Gare d'autocars de Montréal

L'AMT a la responsabilité d'exploiter la Gare d'autocars de Montréal depuis juillet 2013. Ce terminus dispose de 21 quais pour les arrivées et départs ainsi que de 6 points de chargement pour l'Expédibus ; il accueille 5 transporteurs du Québec et 3 transporteurs hors Québec ainsi que la navette 747 de la STM qui dessert l'aéroport P.-E. Trudeau. De plus, ce terminus dispose de 18 quais de stationnements nécessaires pour les opérations.

L'ajout de cet équipement représente, pour l'AMT, un complément d'importance à l'arrimage des services de transport collectif urbain et interurbain déjà présents aux terminus Longueuil et Cartier.

Pour les trois premières années d'exploitation, l'AMT bénéficie d'une garantie du gouvernement du Québec sur la réduction de la valeur comptable que pourrait connaître la Gare d'autocars de Montréal. Un plan d'affaires à long terme est en cours de développement.

Aucun montant n'est inscrit au budget 2015.

Autobus express métropolitains

L'AMT exploite un service d'autobus express métropolitains : l'Express Chevrier. Ce service d'autobus métropolitain est offert entre le stationnement Chevrier, à Brossard, et le terminus Centre-ville, situé sous le 1000, rue De La Gauchetière, à Montréal. Les municipalités desservies par ce service assument 50,0 % du déficit d'exploitation, lequel est réparti entre ces dernières selon le lieu de résidence des usagers.

Revenus

En 2015, les recettes prévues en provenance des usagers sont évaluées à 3,7 M$, soit une hausse de 2,1 % par rapport à la prévision 2014.

Dépenses

Pour 2014 et 2015, les dépenses prévues sont respectivement de 5,2 M$ et 5,1 M$. Le ratio d'autofinancement est de 72,6 % en 2015.

TABLEAU 25 – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Revenus usagers	3 737	87,5%	3 659	3 937	78	2,1%	(200)	-5,1%
PAGASTC – MTQ	200	4,7%	200	200	-	-	-	-
Contributions municipales	336	7,9%	401	97	(65)	-16,2%	239	246,4%
TOTAL	**4 273**	**100,0%**	**4 260**	**4 234**	**13**	**0,3%**	**39**	**0,9%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	5 145	100,0%	5 195	5 191	(50)	-1,0%	(46)	-0,9%
TOTAL	**5 145**	**100,0%**	**5 195**	**5 191**	**(50)**	**-1,0%**	**(46)**	**-0,9%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION AMT	**872**	-	**935**	**957**	**(63)**	**-6,7%**	**(85)**	**-8,9%**
Achalandage (milliers)	1 496	-	1 496	1 656	-	-	(160)	-9,7%
Ratio d'autofinancement (%)	72,6	-	70,4	75,8	2	3,1%	(3)	-4,2%

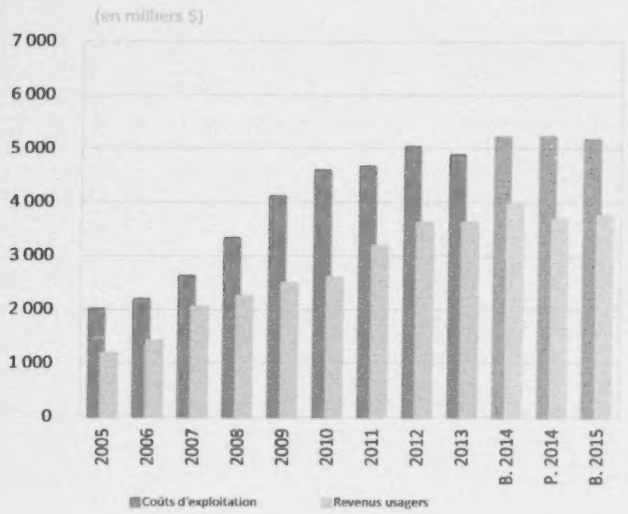
TABLEAU 26 – Dépenses – Autobus express métropolitains – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et d'entretien	4 931	95,8%	4 956	4 966	(25)	-0,5%	(35)	-0,7%
Frais de gestion et autres frais généraux	214	4,2%	239	225	(25)	-10,5%	(11)	-4,9%
TOTAL	**5 145**	**100,0%**	**5 195**	**5 191**	**(50)**	**-1,0%**	**(46)**	**-0,9%**

TABLEAU 27 – Indicateurs de performance – Autobus express métropolitains – 2005-2015

EXPRESS CHEVRIER	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Coûts d'exploitation (milliers $)	1 986	2 169	2 605	3 305	4 081	4 571	4 635	5 012	4 857	5 191	5 195	5 145
Revenus usagers nets (milliers $)	1 157	1 399	2 027	2 232	2 471	2 579	3 153	3 595	3 604	3 937	3 659	3 737
Achalandage annuel (milliers de pass.)	716	870	1 049	1 227	1 268	1 405	1 528	1 569	1 577	1 656	1 496	1 496
Ratio d'autofinancement (%)	58,3	64,5	77,8	67,5	60,5	56,4	68,0	71,7	74,2	75,8	70,4	72,6
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,22	0,20	0,20	0,18	0,22	0,22	0,21	0,22	0,21	0,21	0,23	0,23

FIGURE 5 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Autobus express métropolitains – 2005-2015



Contributions municipales

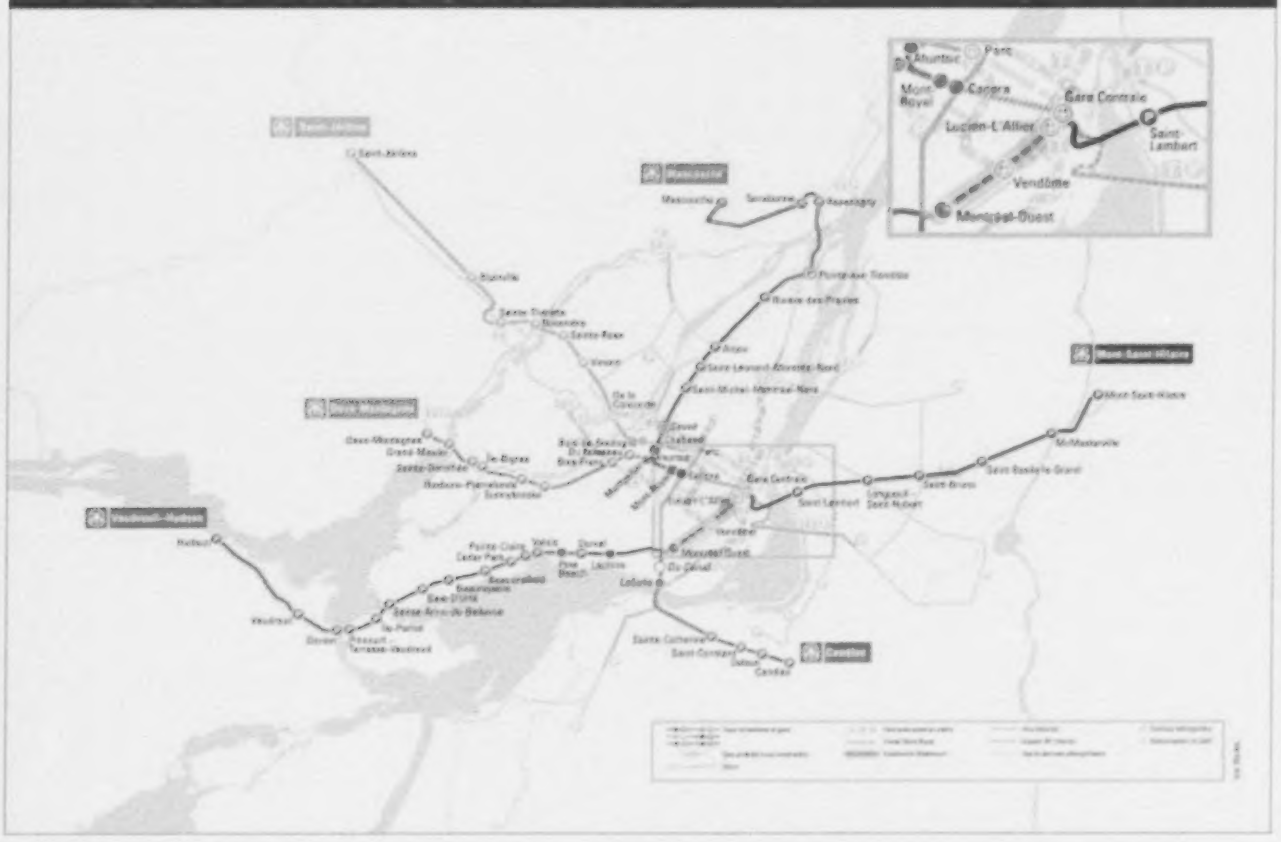
Depuis 2005, les municipalités dont le pourcentage d'usagers provenant de leur territoire est égal ou supérieur à 1,0 % de l'achalandage contribuent à hauteur de 50,0 % du déficit d'exploitation. Les contributions municipales prévues sont de 0,3 M$ en 2015. La contribution des municipalités est calculée en intégrant les aides métropolitaines attribuées au service d'autobus express métropolitain.

TABLEAU 28 – Contributions municipales – Autobus express métropolitains – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
EXPRESS CHEVRIER								
STM	6	1,8%	8	-	(2)	-25,0%	6	-
RTL	216	64,3%	258	60	(42)	-16,3%	156	260,0%
CIT Chambly-Richelieu-Carignan	39	11,6%	46	13	(7)	-15,2%	26	191,7%
CIT Le Richelain	30	8,9%	35	10	(5)	-14,3%	20	189,7%
CIT Roussillon	4	1,2%	5	1	(1)	-20,0%	3	237,3%
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu	41	12,2%	49	13	(8)	-16,3%	28	207,5%
TOTAL	**336**	**100,0%**	**401**	**97**	**(65)**	**-16,2%**	**239**	**245,5%**

Réseau de trains de banlieue

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE



LIGNE	DEUX-MONTAGNES	VAUDREUIL-HUDSON	SAINT-JÉRÔME	MONT-SAINT-HILAIRE	CANDIAC	MASCOUCHE	TOTAL
Années de service	1918 à ce jour Électrification : 1992 à 1995	1889 à ce jour Rénovations : 1982 à 1989	1882 à 1981 Remise en service : 1997 Prolongement : 2006	1859 à 1988 Remise en service : 2000	1887 à 1980 Remise en service : 2001 Prolongement : 2005	2014 Mise en service : décembre 2014	
Opérateur en impartition	CN	CP	CP	CN	CP	CN	
Matériel roulant	Électrique	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel	Diesel / électrique	
Gare terminale	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	Lucien-L'Allier	Gare Centrale	
Trajet (km)	29,9	51,2	62,8	34,9	25,6	50,1	254,5
Départs/jour	49	27	26	14	12	16	144
Départs/semaine	279	149	130	70	60	80	768
Gares	12	18	10 (+3)[3]	6 (+1)[3]	5 (+3)[3]	10 (+3)[3]	61
Stationnements incitatifs	8	14	6	6	4	7[4]	38
Places de stationnement	5 964	3 189	3 501	3 520	1449	2821[4]	20 444
Achalandage 2013	7 744 800	3 845 300	2 652 400	2 272 900	1 053 100	-	17 568 500
Prévision achalandage 2014[5]	7 741 900	3 825 900	2 872 500	2 349 700	1 119 500	118 500	18 028 000
Objectif achalandage 2015	7 741 900	3 825 900	2 987 400	2 420 200	1 164 300	1 588 700	19 728 400

[1] *Trois gares communes aux lignes Vaudreuil-Hudson, Saint-Jérôme et Candiac*

[2] *Une gare commune aux lignes Deux-Montagnes, Mont-Saint-Hilaire et Mascouche*

[3] *Deux autres gares communes aux lignes Deux-Montagnes et Mascouche*

[4] *Estimation des stationnements incitatifs et des places de stationnements prévus pour 2015*

[5] *Estimation de l'achalandage annuel 2014 (selon les données disponibles au 15 septembre 2014)*

Réseau de trains de banlieue

De nouveaux services

Ligne Mascouche

Mise en service en décembre 2014, cette nouvelle ligne vient combler le manque d'infrastructures permanentes de transport collectif desservant l'est de Montréal et la couronne nord-est de la région métropolitaine. Ce projet d'envergure comprend, notamment, la construction de dix nouvelles gares. Cette ligne de trains peut accueillir jusqu'à 11 000 passagers à moyen terme, dont près de 30,0 % qui utilisent actuellement leur automobile.

Une qualité de service maintenue

La nouvelle flotte de locomotives et de voitures déployée en 2012 et 2013 a permis d'augmenter la fiabilité du service, d'accroître la capacité d'accueil, d'offrir le confort à une clientèle toujours croissante et de diminuer la consommation de carburant. Les équipes de l'AMT travaillent quotidiennement afin de maintenir un des meilleurs taux de ponctualité en Amérique du Nord.

Pour exercer un meilleur contrôle de qualité de la maintenance, l'AMT travaille aussi à développer ses propres centres d'entretien et sites de garage. Le MTQ a ainsi autorisé l'AMT, en septembre 2010, à construire le centre d'entretien Lachine pour les trains qui circulent sur le réseau du Canadien Pacifique (CP). Ce centre d'entretien sera mis en service au cours de l'année 2015. L'AMT travaille également à obtenir les autorisations et le financement nécessaires pour construire le centre d'entretien Pointe-Saint-Charles pour les trains qui circulent sur le réseau du Canadien National (CN).

Afin d'assurer un meilleur contrôle des coûts, à plus long terme, le budget 2015 prévoit certains coûts de transition pour le changement de fournisseurs majeurs, tel le CN pour l'entretien de la ligne Deux-Montagnes.

Par ailleurs, l'AMT continue d'investir dans les réseaux de communication à la clientèle pour une mise à niveau du réseau et pour une amélioration de ce service.

L'AMT prévoit achever en 2015, à la demande des partenaires municipaux, la prise en charge des coûts d'entretien des stationnements de certaines gares de la ligne Vaudreuil-Hudson.

Revenus

Les revenus du réseau de trains de banlieue se composent principalement des recettes d'usagers (45,5 %) et des contributions municipales (49,2 %). Les recettes tarifaires des trains de banlieue proviennent de titres exclusifs au réseau de trains de banlieue ainsi que de la portion des recettes métropolitaines intégrées TRAM (mensuelles et unitaires) imputées aux trains de banlieue.

En 2015, les recettes des usagers totalisent 65,9 M$, par rapport à 59,3 M$ pour la prévision 2014, soit une hausse de 11,2 % en raison de l'effet combiné de l'exploitation de la nouvelle ligne Mascouche et de l'augmentation des tarifs et de l'achalandage.

Dépenses

Les dépenses d'exploitation et de gestion pour 2015 totalisent 178,3 M$, en augmentation de 17,7 % par rapport à la prévision 2014. Cette augmentation des coûts est expliquée par la mise en service de la ligne Mascouche, qui représente un coût de 22,5 M$.

L'augmentation provient également de l'indexation des coûts de près de 2,0 M$ et de l'ajout de nouvelles activités, telle la mise en service du nouveau centre d'entretien Lachine (1,0 M$). Cette augmentation est compensée par des économies découlant de l'utilisation et de l'entretien optimisés du matériel roulant.

De plus, compte tenu de l'homogénéité de la flotte, l'AMT continue de raffiner ses règles d'allocation des coûts entre les lignes de trains pour refléter le niveau de services offert par chacune d'elles. Alors qu'en 1996, l'AMT exploitait deux lignes de trains relativement indépendantes, l'ajout de nouvelles lignes, le renouvellement des grands contrats d'exploitation ferroviaire multi-lignes et d'entretien du matériel roulant, de même que l'usage croissant d'infrastructures communes, nécessitent dorénavant le recours à un processus de répartition des frais communs entre les lignes du réseau de trains de banlieue.

Les remises gouvernementales versées au réseau de trains de banlieue pour compenser le déficit résiduel budgétisé pour 2015 est de 33,2 M$. L'augmentation du déficit s'explique par l'exploitation de la nouvelle ligne Mascouche.

TABLEAU 29 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Recettes usagers	65 942	45,5%	59 315	60 012	6 627	11,2%	5 930	9,9%
Contributions municipales nettes	71 328	49,2%	60 623	61 425	10 705	17,7%	9 903	16,1%
PAGASTC – MTQ	7 800	5,4%	7 800	7 800	-	-	-	-
TOTAL	**145 070**	**100,0%**	**127 738**	**129 237**	**17 332**	**13,6%**	**15 833**	**12,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	178 320	100,0%	151 557	153 560	26 763	17,7%	24 760	16,1%
TOTAL	**178 320**	**100,0%**	**151 557**	**153 560**	**26 763**	**17,7%**	**24 760**	**16,1%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION								
Deux-Montagnes	3 013	9,1%	2 085	(325)	928	44,5%	3 338	-1027,1%
Vaudreuil-Hudson	8 865	26,7%	9 437	9 162	(572)	-6,1%	(297)	-3,2%
Blainville–Saint-Jérôme	7 448	22,4%	6 269	8 068	1 179	18,8%	(620)	-7,7%
Mont-Saint-Hilaire	2 047	6,2%	2 445	2 494	(398)	-16,3%	(447)	-17,9%
Candiac	990	3,0%	1 398	1 668	(408)	-29,2%	(678)	-40,6%
Mascouche	10 887	32,7%	2 185	3 256	8 702	398,3%	7 631	234,4%
TOTAL	**33 250**	**100%**	**23 819**	**24 323**	**9 431**	**39,6%**	**8 927**	**36,7%**
Achalandage (milliers)	**19 728**	-	**18 030**	**17 743**	**1 698**	**9,4%**	**1 985**	**11,2%**
Ratio d'autofinancement (%)	37,0	-	39,1	39,1	(2)	-5,4%	(2)	-5,4%

TABLEAU 30 – Dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2014-2015

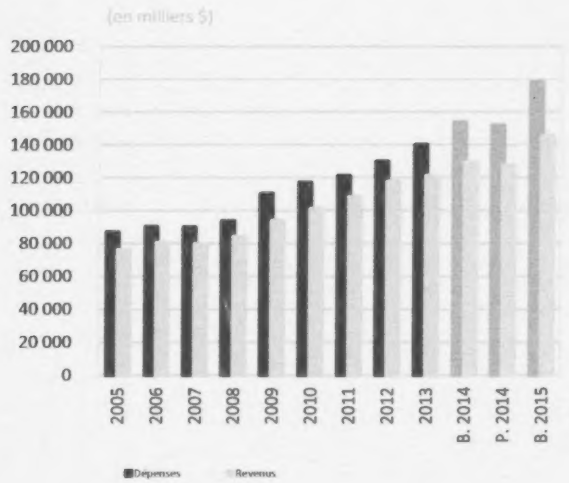
(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014 [1]	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
DÉPENSES								
Exploitation	68 550	38,4%	54 228	54 473	14 322	26,4%	14 077	25,8%
Entretien matériel roulant	53 846	30,2%	53 033	53 195	813	1,5%	651	1,2%
Infrastructure	22 353	12,5%	14 521	14 892	7 832	53,9%	7 461	50,1%
Billetterie et Sûreté	4 254	2,4%	4 557	4 000	(303)	-6,7%	254	6,4%
Frais de gestion et autres frais généraux	29 317	16,4%	25 218	27 000	4 099	16,3%	2 317	8,6%
TOTAL	**178 320**	**100,0%**	**151 557**	**153 560**	**26 763**	**17,7%**	**24 760**	**16,1%**

[1] *Ces coûts ont été reclassés.*

TABLEAU 31 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2005-2015

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
REVENUS (en milliers $)												
Recettes usagers	37 617	41 128	42 299	44 457	44 055	45 848	51 577	54 302	57 239	60 012	59 315	65 942
Aide aux tarifs réduit et étudiant	1 463	1 696	1 686	1 847	1 946	2 094	2 251	-	-	-	-	-
Aide à l'intégration tarifaire	28	85	11	47	31	107	70	-	-	-	-	-
Contributions municipales nettes	29 520	31 524	33 384	36 194	42 414	46 582	47 730	51 723	55 813	61 425	60 623	71 328
PAGASTC – MTQ	-	-	-	1 429	5 374	6 025	6 446	11 311	7 815	7 800	7 800	7 800
Dette – subvention MTQ	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	**75 750**	**80 069**	**79 446**	**83 974**	**93 820**	**100 656**	**108 074**	**117 336**	**120 867**	**129 237**	**127 738**	**145 070**
DÉPENSES (en milliers $)												
Dette – subvention MTQ	7 122	5 636	2 066	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépenses	79 567	84 175	87 436	93 447	109 999	116 741	120 723	129 539	139 717	153 560	151 557	178 320
TOTAL	**86 689**	**89 811**	**89 502**	**93 447**	**109 999**	**116 741**	**120 723**	**129 539**	**139 717**	**153 560**	**151 557**	**178 320**
Déficit résiduel	10 939	9 742	10 056	9 473	16 179	16 085	12 649	12 203	18 850	24 323	23 819	33 250
INDICATEURS												
Achalandage annuel (milliers de pass.)	14 584	15 046	15 478	15 316	15 191	15 472	16 649	17 447	17 569	17 743	18 030	19 728
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,27	0,27	0,28	0,28	0,35	0,36	0,35	0,36	0,39	0,42	0,41	0,48
Taux de ponctualité (%)	97,3	98,1	96,7	96,7	96,3	97,1	97,1	96,3	94,6	95,0	96,3	95,0
Ratio d'autofinancement (%)	47,3	48,9	48,4	47,6	40,1	39,3	42,7	41,9	41,0	39,1	39,1	37,0

FIGURE 6 – Revenus et dépenses – Lignes de trains de banlieue – 2005-2015



Contributions municipales aux trains de banlieue

Comme le prévoit sa Loi constitutive, l'AMT répartit 40,0 % des coûts d'exploitation et de gestion de chaque ligne de trains, par tronçon, entre les municipalités desservies selon le nombre de trains-km ou de départs à chacune des gares. Les municipalités d'un même tronçon se partagent le montant établi pour ce tronçon, au prorata de leur richesse foncière uniformisée (RFU) ou selon des ententes entre les Villes.

Les contributions municipales aux trains de banlieue sont en hausse de 17,7 % par rapport à la prévision 2014, une augmentation due principalement à l'ajout de services.

Pour les lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson (existantes lors de la création de l'AMT en 1996), la méthode de répartition se fait selon le critère trains-km :

- Lignes Deux-Montagnes : pour 2014 et 2015, la proportion est de 79,4 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 11,6 % pour Laval et 9,0 % pour le tronçon Deux-Montagnes ;
- Ligne Vaudreuil-Hudson : pour 2014 et 2015, la proportion est de 81,2 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et 18,8 % pour le tronçon Hudson.

Pour les lignes Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire, Candiac et Mascouche, la méthode de partage se fait selon le critère de départs à chaque gare :

- Ligne Saint-Jérôme : pour 2014 et 2015, la proportion est de 22,2 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal, 33,3 % pour Laval et 44,4 % pour le CIT Laurentides ;
- Ligne Mont-Saint-Hilaire : pour 2014 et 2015, la proportion est de 50,0 % pour le conseil de l'agglomération de Longueuil et 50,0 % pour le tronçon Mont-Saint-Hilaire ;
- Ligne Candiac : pour 2014 et 2015, la proportion des départs à chaque gare est de 20,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 80,0 % pour le tronçon Candiac ;
- Ligne Mascouche : pour 2014 et 2015, la proportion estimée des départs à chaque gare est de 70,0 % pour le conseil de l'agglomération de Montréal et de 30,0 % pour le tronçon Mascouche.

TABLEAU 32 – Évolution des contributions municipales nettes – 2005-2015

(en milliers $)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Deux-Montagnes	11 857	12 225	12 339	13 008	14 001	14 092	15 436	16 381	16 655	15 037	15 731	16 764
Vaudreuil-Hudson	9 178	9 565	9 393	9 903	11 653	13 225	13 766	14 516	15 140	15 769	15 593	15 452
Saint-Jérôme	4 412	4 142	6 189	6 444	6 837	7 561	7 841	8 894	10 817	13 527	13 393	14 221
Mont-Saint-Hilaire	2 883	3 910	4 041	5 396	7 133	7 992	6 805	7 752	8 632	9 578	9 420	9 508
Candiac	1 190	1 682	1 422	1 443	2 790	3 712	3 882	4 180	4 569	4 796	4 726	4 640
Mascouche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 718	1 760	10 743
TOTAL	**29 520**	**31 524**	**33 384**	**36 194**	**42 414**	**46 582**	**47 730**	**51 723**	**55 813**	**61 425**	**60 623**	**71 328**

TABLEAU 33 – Contributions municipales nettes – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
Agglomération de Montréal	37 476	52,5%	30 315	30 621	7 161	23,6%	6 855	22,4%
Laval	6 688	9,4%	6 292	6 256	396	6,3%	432	6,9%
Agglomération de Longueuil	4 754	6,7%	4 710	4 789	44	0,9%	(35)	-0,7%
Tronçon Deux-Montagnes	1 502	2,1%	1 410	1 348	92	6,5%	154	11,4%
Tronçon Vaudreuil-Hudson	2 899	4,1%	2 925	2 958	(26)	-0,9%	(59)	-2,0%
Tronçon Saint-Jérôme	6 320	8,9%	5 952	6 012	368	6,2%	308	5,1%
Tronçon Mont-Saint-Hilaire	4 754	6,7%	4 710	4 789	44	0,9%	(35)	-0,7%
Tronçon Candiac	3 712	5,2%	3 781	3 837	(69)	-1,8%	(125)	-3,3%
Tronçon Mascouche	3 223	4,5%	528	815	2 695	510,4%	2 408	295,5%
TOTAL	**71 328**	**100,0%**	**60 623**	**61 425**	**10 705**	**17,7%**	**9 903**	**16,1%**

TABLEAU 34 – Variations des contributions municipales nettes – 2005-2015

(en milliers $)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Deux-Montagnes	-0,4%	3,1%	0,9%	5,4%	7,6%	0,6%	9,5%	6,1%	1,7%	-9,7%	-5,5%	6,6%
Vaudreuil-Hudson	1,8%	4,2%	-1,8%	5,4%	17,7%	13,5%	4,1%	5,4%	4,3%	4,2%	3,0%	-0,9%
Saint-Jérôme	27,7%	-6,1%	49,4%	4,1%	6,1%	10,6%	3,7%	13,4%	21,6%	25,1%	23,8%	6,2%
Mont-Saint-Hilaire	-2,9%	35,6%	3,4%	33,5%	32,2%	12,0%	-14,9%	13,9%	11,4%	11,0%	9,1%	0,9%
Candiac	27,0%	41,3%	-15,5%	1,5%	93,3%	33,0%	4,6%	7,7%	9,3%	5,0%	3,4%	-1,8%
Mascouche	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	510,4%
TOTAL	4,4%	6,8%	5,9%	8,4%	17,2%	9,8%	2,5%	8,4%	7,9%	10,1%	8,6%	17,7%

Revenus et dépenses des lignes de trains de banlieue

Ligne Deux-Montagnes

Revenus

Pour 2014, les recettes des usagers sont évaluées à 21,5 M$; en 2015, elles s'établissent à 22,1 M$, une hausse qui s'explique principalement par l'indexation des tarifs.

Dépenses

Pour 2014, l'AMT prévoit des dépenses de 39,3 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2015, les dépenses prévues sont de 41,9 M$, en hausse de 6,6 % sur la prévision 2014. L'augmentation provient principalement des coûts de transition estimés pour le changement de fournisseurs lié à l'entretien de la voie à la suite de l'acquisition Deux-Montagnes. Le ratio d'autofinancement prévu en 2015 est de 52,8 %.

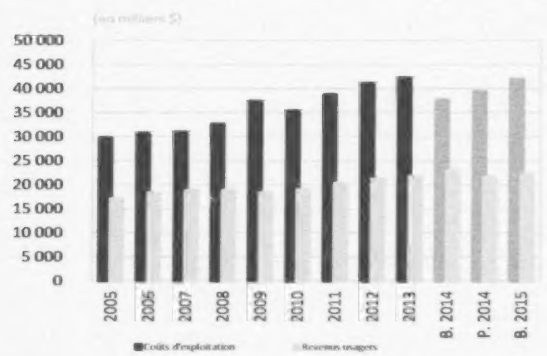
TABLEAU 35 – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Recettes usagers	22 132	56,9%	21 511	22 880	621	2,9%	(748)	-3,3%
Contributions municipales	16 764	43,1%	15 731	15 037	1 033	6,6%	1 727	11,5%
TOTAL	**38 896**	**100,0%**	**37 242**	**37 917**	**1 654**	**4,4%**	**979**	**2,6%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	41 909	100,0%	39 327	37 592	2 582	6,6%	4 317	11,5%
TOTAL	**41 909**	**100,0%**	**39 327**	**37 592**	**2 582**	**6,6%**	**4 317**	**11,5%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**3 013**	**-**	**2 085**	**(325)**	**928**	**44,5%**	**3 338**	**-1027,1%**
Achalandage (milliers)	7 742	-	7 742	7 680	-	-	62	0,8%
Ratio d'autofinancement (%)	52,8	-	54,7	60,9	(2)	-3,5%	(8)	-13,3%

TABLEAU 36 – Indicateurs de performance – Ligne Deux-Montagnes – 2005-2015

DEUX-MONTAGNES	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Coûts d'exploitation (milliers $)	29 643	30 562	30 848	32 520	37 275	35 229	38 623	40 951	42 081	37 592	39 327	41 909
Revenus usagers nets (milliers $)	17 008	18 227	18 669	18 669	18 279	18 883	20 185	21 116	21 698	22 880	21 511	22 132
Achalandage annuel (milliers de pass.)	7 649	7 810	7 621	7 687	7 246	7 347	7 543	7 865	7 745	7 680	7 742	7 742
Ratio d'autofinancement (%)	57,4	59,6	60,5	57,4	49,0	53,6	52,3	51,6	51,6	60,9	54,7	52,8
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,21	0,21	0,21	0,22	0,27	0,26	0,27	0,28	0,29	0,26	0,28	0,29
Taux de ponctualité (%)	98,9	99,6	98,6	98,1	97,2	98,6	97,4	97,5	94,0	95,0	96,4	95,0

FIGURE 7 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Deux-Montagnes – 2005-2015



Ligne Vaudreuil-Hudson

Revenus

Pour 2014, les recettes des usagers sont évaluées à 11,6 M$; en 2015, elles s'établissent à 12,0 M$. L'augmentation provient de l'indexation des tarifs.

Dépenses

Pour 2014, l'AMT prévoit des dépenses de 39,0 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2015, les dépenses prévues sont de 38,6 M$. La diminution de 0,9 % provient principalement des règles d'allocation des coûts basées sur le niveau de service offert ainsi que des économies relatives au matériel roulant. Le ratio d'autofinancement prévu en 2015 est de 31,0 %.

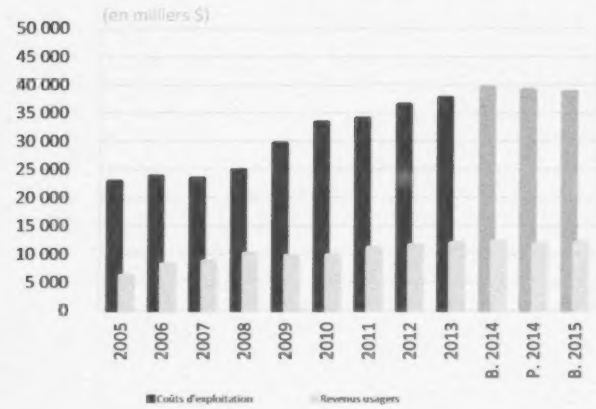
TABLEAU 37 – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Recettes usagers	11 966	40,2%	11 605	12 142	361	3,1%	(176)	-1,4%
Contributions municipales	15 452	51,9%	15 593	15 769	(141)	-0,9%	(317)	-2,0%
PAGASTC – MTQ	2 348	7,9%	2 348	2 348	-	-	-	-
TOTAL	**29 766**	**100,0%**	**29 546**	**30 259**	**220**	**0,7%**	**(493)**	**-1,6%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	38 631	100,0%	38 983	39 421	(352)	-0,9%	(790)	-2,0%
TOTAL	**38 631**	**100,0%**	**38 983**	**39 421**	**(352)**	**-0,9%**	**(790)**	**-2,0%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**8 865**	**-**	**9 437**	**9 162**	**(572)**	**-6,1%**	**(297)**	**-3,2%**
Achalandage (milliers)	**3 826**	**-**	3 826	3 943	-	-	(117)	-3,0%
Ratio d'autofinancement (%)	**31,0**	**-**	29,8	30,8	1	4,0%	-	-

TABLEAU 38 – Indicateurs de performance – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2005-2015

VAUDREUIL-HUDSON	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Coûts d'exploitation (milliers $)	22 736	23 696	23 264	24 757	29 471	33 140	33 863	36 290	37 544	39 421	38 983	38 631
Revenus usagers nets (milliers $)	6 038	8 077	8 538	9 951	9 556	9 637	11 005	11 374	11 785	12 142	11 605	11 966
Achalandage annuel (milliers de pass.)	3 076	3 166	3 268	3 565	3 463	3 422	3 759	3 869	3 845	3 943	3 826	3 826
Ratio d'autofinancement (%)	26,6	34,1	36,7	40,2	32,4	29,1	32,5	31,3	31,4	30,8	29,8	31,0
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,34	0,33	0,31	0,30	0,37	0,42	0,39	0,41	0,42	0,44	0,44	0,44
Taux de ponctualité (%)	96,0	97,1	95,3	94,9	93,1	94,5	95,8	94,4	92,2	95,0	94,0	95,0

FIGURE 8 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Vaudreuil-Hudson – 2005-2015



Ligne Saint-Jérôme

Revenus

Pour 2015, les recettes des usagers sont évaluées à 12,6 M$, soit approximativement le même montant qu'en 2014.

Dépenses

Pour 2014, l'AMT prévoit des dépenses de 33,5 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2015, les dépenses prévues sont de 35,6 M$, ou 6,2 % de plus que la prévision 2014. L'augmentation est principalement expliquée par les modifications apportées aux règles d'allocation des coûts. Le ratio d'autofinancement prévu est de 35,6 % en 2015.

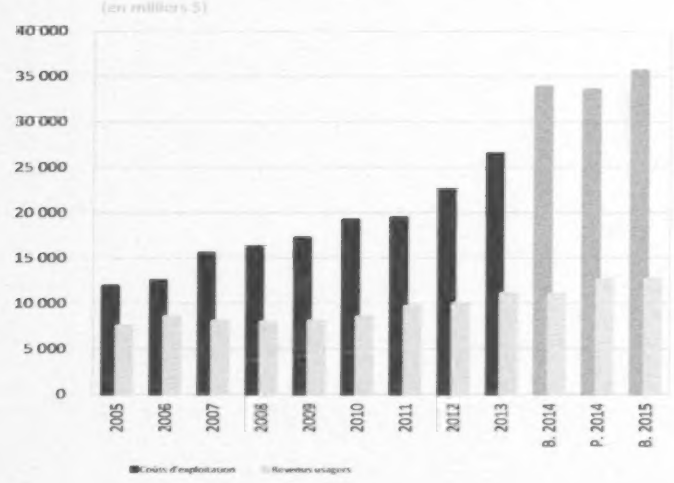
TABLEAU 39 – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Recettes usagers	12 653	45,0%	12 590	10 992	63	0,5%	1 661	15,1%
Contributions municipales	14 221	50,6%	13 393	13 527	828	6,2%	694	5,1%
PAGASTC – MTQ	1 230	4,4%	1 230	1 230	-	-	-	-
TOTAL	**28 104**	**100,0%**	**27 213**	**25 749**	**891**	**3,3%**	**2 355**	**9,1%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	35 552	100,0%	33 482	33 817	2 070	6,2%	1 735	5,1%
TOTAL	**35 552**	**100,0%**	**33 482**	**33 817**	**2 070**	**6,2%**	**1 735**	**5,1%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**7 448**	**-**	**6 269**	**8 068**	**1 179**	**18,8%**	**(620)**	**-7,7%**
Achalandage (milliers)	2 987	-	2 873	2 754	114	4,0%	233	8,5%
Ratio d'autofinancement (%)	35,6	-	37,6	32,5	(2)	-5,3%	3	9,5%

TABLEAU 40 – Indicateurs de performance – Ligne Saint-Jérôme – 2005-2015

SAINT-JÉRÔME	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Coûts d'exploitation (milliers $)	11 825	12 467	15 473	16 122	17 152	19 114	19 367	22 459	26 398	33 817	33 482	35 552
Revenus usagers nets (milliers $)	7 419	8 476	7 980	7 903	8 015	8 436	9 609	9 935	11 033	10 992	12 590	12 653
Achalandage annuel (milliers de pass.)	1 978	2 134	2 115	2 231	2 124	2 196	2 409	2 483	2 652	2 754	2 873	2 987
Ratio d'autofinancement (%)	62,7	68,0	51,6	49,0	46,7	44,1	49,6	44,2	41,8	32,5	37,6	35,6
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,24	0,24	0,30	0,29	0,33	0,36	0,32	0,36	0,40	0,49	0,47	0,48
Taux de ponctualité (%)	95,2	96,2	94,9	96,8	97,5	96,6	97,7	96,3	96,1	95,0	97,5	95,0

FIGURE 9 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Saint-Jérôme – 2005-2015



Ligne Mont-Saint-Hilaire

Revenus

Pour 2014, les recettes des usagers sont évaluées à 9,1 M$; en 2015, elles s'établissent à 9,6 M$, soit une hausse de 5,8 % par rapport à la prévision 2014 découlant de la hausse d'achalandage.

Dépenses

Pour 2014, l'AMT prévoit des dépenses de 23,6 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2015, les dépenses prévues sont de 23,8 M$, ou 0,9 % de plus que la prévision 2014. Cette faible hausse, inférieure à l'indexation des coûts, provient des économies reliées au matériel roulant.

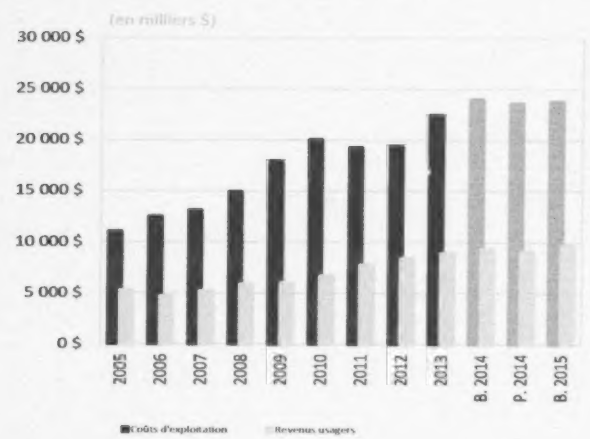
TABLEAU 41 – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Recettes usagers	9 619	44,3%	9 089	9 277	530	5,8%	342	3,7%
Contributions municipales	9 508	43,8%	9 420	9 578	88	0,9%	(70)	-0,7%
PAGASTC – MTQ	2 597	12,0%	2 597	2 597	-	-	-	-
TOTAL	**21 724**	**100,0%**	**21 106**	**21 452**	**618**	**2,9%**	**272**	**1,3%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	23 771	100,0%	23 551	23 946	220	0,9%	(175)	-0,7%
TOTAL	**23 771**	**100,0%**	**23 551**	**23 946**	**220**	**0,9%**	**(175)**	**-0,7%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**2 047**	**-**	**2 445**	**2 494**	**(398)**	**-16,3%**	**(447)**	**-17,9%**
Achalandage (milliers)	2 420	-	2 350	2 289	70	3,0%	131	5,7%
Ratio d'autofinancement (%)	40,5	-	38,6	38,7	2	4,9%	2	4,7%

TABLEAU 42 – Indicateurs de performance – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2005-2015

MONT-SAINT-HILAIRE	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Coûts d'exploitation (milliers $)	10 984	12 446	13 053	14 840	17 881	19 980	19 193	19 380	22 374	23 946	23 551	23 771
Revenus usagers nets (milliers $)	5 218	4 651	5 153	5 816	5 977	6 597	7 733	8 365	8 864	9 277	9 089	9 619
Achalandage annuel (milliers de pass.)	1 358	1 399	1 504	1 592	1 693	1 834	2 072	2 234	2 273	2 289	2 350	2 420
Ratio d'autofinancement (%)	47,5	37,4	39,5	39,2	33,4	33,0	40,3	43,2	39,6	38,7	38,6	40,5
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,38	0,41	0,40	0,43	0,50	0,51	0,44	0,43	0,48	0,51	0,49	0,48
Taux de ponctualité (%)	96,4	96,8	95,0	94,2	98,1	97,9	98,5	97,9	98,2	95,0	98,9	95,0

FIGURE 10 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Mont-Saint-Hilaire – 2005-2015



Ligne Candiac

Revenus

Pour 2014, les recettes des usagers sont évaluées à 4,1 M$; en 2015, elles s'établissent à 4,3 M$. Cette augmentation découle de l'indexation des tarifs et de la hausse d'achalandage.

Dépenses

Pour 2014, l'AMT prévoit des dépenses de 11,8 M$ pour les coûts de gestion et d'exploitation ; en 2015, les dépenses prévues sont de 11,6 M$, ou 1,8 % de moins que la prévision 2014. La diminution provient principalement des modifications apportées aux règles d'allocation des coûts. Les coûts des services liés aux mesures d'atténuation de 2014 et 2015 ne sont pas inclus dans les coûts de la ligne. L'AMT est en démarche auprès du MTQ pour prolonger ces mesures pour 2015. Le ratio d'autofinancement prévu en 2015 est de 37,5 %.

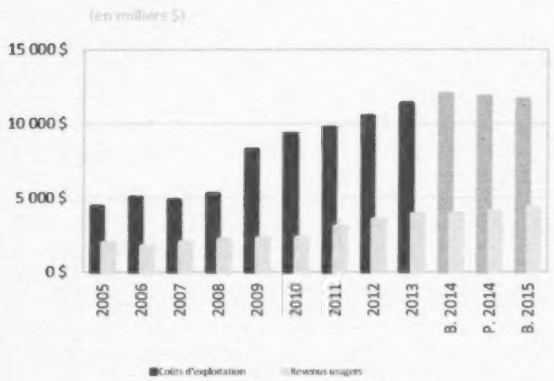
TABLEAU 43 – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Recettes usagers	4 345	41,0%	4 066	3 901	279	6,9%	444	11,4%
Contributions municipales	4 640	43,7%	4 726	4 796	(86)	-1,8%	(156)	-3,3%
PAGASTC – MTQ	1 625	15,3%	1 625	1 625	-	-	-	-
TOTAL	**10 610**	**100,0%**	**10 417**	**10 322**	**193**	**1,9%**	**288**	**2,8%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	11 600	100,0%	11 815	11 990	(215)	-1,8%	(390)	-3,3%
TOTAL	**11 600**	**100,0%**	**11 815**	**11 990**	**(215)**	**-1,8%**	**(390)**	**-3,3%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**990**	**-**	**1 398**	**1 668**	**(408)**	**-29,2%**	**(678)**	**-40,6%**
Achalandage (milliers)	1 164	-	1 120	1 077	44	3,9%	87	8,1%
Ratio d'autofinancement (%)	37,5	-	34,4	32,5	3	9,0%	5	15,4%

TABLEAU 44 – Indicateurs de performance – Ligne Candiac – 2005-2015

CANDIAC	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Coûts d'exploitation (milliers $)	4 379	5 004	4 798	5 208	8 220	9 279	9 678	10 459	11 320	11 990	11 815	11 600
Revenus usagers nets (milliers $)	1 934	1 697	1 959	2 156	2 228	2 294	3 045	3 512	3 859	3 901	4 066	4 345
Achalandage annuel (milliers de pass.)	523	538	591	624	665	673	866	996	1 053	1 077	1 120	1 164
Ratio d'autofinancement (%)	44,2	33,9	40,8	41,4	27,1	24,7	31,5	33,6	34,1	32,5	34,4	37,5
Coûts d'exploitation par pass-km ($)	0,49	0,54	0,46	0,48	0,73	0,81	0,66	0,63	0,63	0,67	0,62	0,59
Taux de ponctualité (%)	97,3	97,3	95,4	96,0	96,0	96,4	96,8	94,9	95,4	95,0	96,4	95,0

FIGURE 11 – Indicateurs de performance – Revenus et dépenses – Ligne Candiac – 2005-2015



Ligne Mascouche

La mise en service de la ligne Mascouche est prévue pour le 1er décembre 2014. Les coûts d'exploitation et de gestion comprennent les dépenses de mobilisation des équipes liées à la mise en service et qui sont prévues au contrat avec le CN.

Revenus

Pour 2014, les recettes des usagers sont évaluées à 0,5 M$ et représentent un mois d'exploitation.

Pour 2015, elles sont évaluées à 5,2 M$ pour 12 mois d'exploitation et tiennent compte d'une croissance progressive de l'achalandage.

Dépenses

Pour 2014, l'AMT prévoit des dépenses de 4,4 M$ pour les coûts de mise en service, de gestion et d'exploitation.

Pour 2015, les dépenses prévues sont de 26,9 M$, en fonction de 16 départs quotidiens.

TABLEAU 45 – Revenus et dépenses – Ligne Mascouche – 2014-2015

(en milliers $)	BUDGET 2015		PRÉVISION 2014	BUDGET 2014	B. 2015 - P. 2014		B. 2015 - B. 2014	
REVENUS								
Recettes usagers	5 227	32,7%	454	820	4 773	1051,3%	4 407	537,4%
Contributions municipales	10 743	67,3%	1 760	2 718	8 983	510,4%	8 025	295,3%
TOTAL	**15 970**	**100,0%**	**2 214**	**3 538**	**13 756**	**621,3%**	**12 432**	**351,4%**
DÉPENSES								
Coûts d'exploitation et de gestion	26 857	100,0%	4 399	6 794	22 458	510,5%	20 063	295,3%
TOTAL	**26 857**	**100,0%**	**4 399**	**6 794**	**22 458**	**510,5%**	**20 063**	**295,3%**
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**10 887**	-	**2 185**	**3 256**	**8 702**	**398,3%**	**7 631**	**234,4%**
Achalandage (milliers)	1 589	-	119	-	1 470	1235,3%	1 589	-
Ratio d'autofinancement (%)	19,5	-	10,3	12,1	9	89,3%	7	61,2%

TABLEAU 46 – Indicateurs de performance – Ligne Mascouche – 2014-2015

MASCOUCHE	B. 2014	P. 2014	B. 2015
Coûts d'exploitation (milliers $)	6 794	4 399	26 857
Revenus usagers nets (milliers $)	820	454	5 227
Achalandage annuel (milliers de pass.)	-	119	1 589
Ratio d'autofinancement (%)	12,1	10,3	19,5
Taux de ponctualité (%)	-	-	95,0

DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF

Mesures d'atténuation à la congestion routière

L'AMT a reçu comme mandat du ministre des Transports du Québec de mettre tout en œuvre pour améliorer l'efficacité des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal, à la suite des problèmes de congestion dans la région dus en partie à la restriction d'accès des ponts Mercier et Champlain depuis l'été 2011.

Les mesures alternatives mises en place entre 2011 et 2014 sont diverses, comme l'ajout de six nouveaux départs sur la ligne de trains de banlieue Candiac, l'augmentation de la capacité dans les différents stationnements incitatifs de la région, l'ajout de voies réservées ainsi que diverses autres mesures d'atténuation améliorant la fluidité et publicisant l'ajout des services de transport collectif.

Pour l'année 2015, ces mesures sont reconduites pour l'ensemble de l'année. L'AMT est en démarche auprès du MTQ afin de confirmer le financement de ces mesures pour une partie de l'année.

Ces mesures représentent 5,3 M$ en 2014 et 8,9 M$ en 2015, subventionnées à 100 % par le gouvernement du Québec dans la mesure où la reconduction sera confirmée.

Voies réservées métropolitaines

Le 29 septembre 2013, le MTQ a annoncé un programme d'investissement pour l'ajout de voies réservées dans la région métropolitaine de Montréal. Ainsi, un programme pour 2013-2015 a été établi afin de permettre à l'AMT d'atteindre les cibles de la Vision 2020. Le programme, présentant un budget total s'élevant à 150,0 M$, a été élaboré à partir des opportunités identifiées pour un horizon de réalisation à court terme. Celui-ci pourra être revu et bonifié annuellement en fonction des nouvelles études et de l'évolution des besoins liés aux effets de la congestion routière. L'AMT entend poursuivre la coordination métropolitaine requise avec les exploitants des différents réseaux d'autobus et le MTQ. Celle-ci vise d'abord à développer des projets et assurer une cohérence dans le développement des voies réservées pouvant être utilisées par plus d'un opérateur, mais également à faciliter le rabattement et la complémentarité aux modes lourds.

Ce programme sera financé à 100 % par le Plan québécois des infrastructures, octroyé par le gouvernement du Québec.

ANNEXE A – ÉQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES MÉTROPOLITAINS

RÉSEAU DE TRAINS DE BANLIEUE

EN BREF	GARES	STATIONNEMENTS INCITATIFS						ACHALANDAGE (passagers/train)		
LIGNES		2014	2014	2014	2014	2014	2014	RÉSULTATS 2013	PRÉVISION 2014	VARIATION 2014/2013
Deux-Montagnes	12	8	420	185	8	477	5 964	7 744 800	7 741 900	-
Vaudreuil-Hudson	18	14	-	18	-	547	3 189	3 845 300	3 825 900	-0,5%
Saint-Jérôme	10+3	7	97	27	8	284	3 501	2 652 400	2 872 500	8,3%
Mont-Saint-Hilaire	6+1	6	-	24	6	363	3 520	2 272 900	2 349 700	3,4%
Candiac	5+3	4	-	15	-	136	1 449	1 053 100	1 119 500	6,3%
Mascouche[1]	10+3								118 500	
TOTAL	**61**	**39**	**517**	**269**	**22**	**1807**	**17623**	**17 568 500**	**18 028 000**	**2,6%**

EN DÉTAIL	STATIONNEMENTS INCITATIFS					ACHALANDAGE	TAUX D'OCCUPATION		ACHALANDAGE GARE (M+D train)		
DEUX-MONTAGNES	2014	2014	2014	2014	2014	P. 2014	R. 2013	P. 2014	RÉSULTATS 2013	PRÉVISION 2014	VARIATION 2014/2013
Deux-Montagnes	246	1 256	249	123	2	298 500	95%	95%	1 632 000	1 663 500	1,9%
Grand-Moulin	44	304	-	33	-	72 700	95%	95%	473 700	488 500	3,1%
Sainte-Dorothée	21	1 101	-	6	-	252 300	91%	91%	1 020 200	989 000	-3,1%
Île-Bigras	15	65	-	2	-	15 900	100%	97%	158 900	172 900	8,8%
Roxboro-Pierrefonds	47	918	171	7	2	216 000	96%	94%	1 391 500	1 366 500	-1,8%
Sunnybrooke	28	515	-	5	2	126 100	98%	98%	806 000	787 100	-2,3%
Bois-Franc	21	742	-	4	2	166 300	95%	89%	826 100	826 100	-
Du Ruisseau	21	1 063	-	5	-	221 700	81%	83%	717 400	711 500	-0,8%
Montpellier	13	-	-	-	-	-	-	-	668 800	679 700	1,6%
Mont-Royal	7	-	-	-	-	-	-	-	578 300	589 100	1,9%
Canora	14	-	-	-	-	-	-	-	467 000	478 200	2,4%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	6 749 800	6 731 700	-0,3%
SOUS-TOTAL	477	5 964	420	185	8	1 369 500	92%	92%	15 483 700	15 483 800	-
VAUDREUIL-HUDSON											
Hudson	7	47	-	2	-	5 400	38%	46%	21 000	26 400	25,7%
Vaudreuil	54	594	-	2	-	137 900	96%	92%	457 000	473 500	3,6%
Dorion	31	103	-	2	-	17 600	70%	69%	170 200	167 700	-1,5%
Pincourt-Terrasse-Vaudreuil	27	175	-	2	-	44 300	100%	100%	229 400	226 200	-1,4%
Île-Perrot	36	272	-	2	-	58 900	84%	86%	235 300	225 700	-4,1%
Sainte-Anne-de-Bellevue	14	287	-	2	-	49 600	67%	69%	184 100	178 000	-3,3%
Baie-d'Urfé	15	72	-	-	-	13 700	69%	76%	90 700	98 700	8,8%
Beaurepaire	30	41	-	-	-	7 600	67%	74%	181 900	188 500	3,6%
Beaconsfield	86	452	-	-	-	109 500	97%	97%	736 000	679 400	-7,7%
Cedar Park	49	28	-	-	-	6 600	97%	94%	220 200	213 900	-2,9%
Pointe-Claire	61	589	-	2	-	94 000	64%	64%	392 200	394 000	0,5%
Valois	46	145	-	-	-	30 100	74%	83%	271 400	277 500	2,2%
Pine Beach	30	-	-	-	-	-	-	-	152 800	152 800	-
Dorval	32	372	-	2	-	87 300	90%	93%	259 700	269 300	3,7%
Lachine	14	-	-	-	-	-	-	-	277 000	294 600	6,4%
Montréal-Ouest	15	12	-	2	-	2 400	93%	80%	498 600	510 700	2,4%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	1 368 700	1 450 700	6,0%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	-	1 944 300	1 824 200	-6,2%
SOUS-TOTAL	547	3 189	-	18	-	684 900	82%	83%	7 690 500	7 651 800	-0,5%
SAINT-JÉRÔME											
Saint-Jérôme	30	720	-	2	2	141 100	84%	79%	346 000	398 300	15,1%
Blainville	36	576	-	4	2	124 100	82%	86%	407 700	428 500	5,1%
Sainte-Thérèse	55	680	97	10	2	152 500	87%	89%	596 900	616 000	3,2%
Rosemère	43	382	-	7	-	80 100	81%	84%	446 700	484 700	8,5%
Sainte-Rose	46	713	-	2	-	155 700	71%	87%	454 100	504 000	11,0%
Vimont	14	328	-	2	-	77 300	79%	94%	260 500	286 700	10,1%
De la Concorde	53	102	-	-	2	24 600	94%	96%	771 500	834 000	8,1%
Bois-de-Boulogne	7	-	-	-	-	-	-	-	153 600	178 400	16,1%
Chabanel	-	-	-	-	-	-	-	-	91 700	94 800	3,4%
Parc	-	-	-	-	-	-	-	-	965 700	1 067 800	10,6%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	-	129 500	139 900	8,0%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	181 300	184 500	1,8%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	-	499 700	527 400	5,5%
SOUS-TOTAL	284	3 501	97	27	8	755 400	81%	86%	5 304 900	5 745 000	8,3%
MONT-SAINT-HILAIRE											
Mont-Saint-Hilaire	37	837	-	2	-	158 800	74%	76%	500 800	524 900	4,8%
McMasterville	90	723	-	2	-	90 300	49%	50%	331 400	340 200	2,7%
Saint-Basile-le-Grand	148	444	-	5	2	104 700	90%	94%	403 300	426 000	5,6%
Saint-Bruno	35	548	-	6	2	116 000	82%	84%	312 600	314 100	0,5%
Saint-Hubert	30	600	-	4	-	116 900	79%	78%	343 600	353 200	2,8%
Saint-Lambert	23	368	-	5	2	90 900	98%	98%	390 000	400 000	2,6%
Gare Centrale	-	-	-	-	-	-	-	-	2 264 200	2 341 000	3,4%
SOUS-TOTAL	363	3 520	-	24	6	677 600	75%	77%	4 545 900	4 699 400	3,4%
CANDIAC											
Candiac	7	343	-	4	-	50 300	52%	58%	125 600	145 900	16,2%
Delson	7	106	-	2	-	12 900	47%	48%	70 900	62 100	-12,4%
Saint-Constant	47	331	-	7	-	70 300	82%	83%	244 200	316 200	29,5%
Sainte-Catherine	63	669	-	2	-	121 500	73%	72%	469 600	452 100	-3,7%
LaSalle	12	-	-	-	-	-	-	-	108 300	110 500	2,0%
Montréal-Ouest	-	-	-	-	-	-	-	-	101 900	117 700	15,5%
Vendôme	-	-	-	-	-	-	-	-	478 700	527 500	10,2%
Lucien-L'Allier	-	-	-	-	-	-	-	-	506 900	507 100	-
SOUS-TOTAL	136	1 449	-	15	-	255 000	68%	70%	2 106 100	2 232 100	6,1%
TOTAL	**1 807**	**17 623**	**517**	**269**	**22**	**3 722 400**	**83%**	**84%**	**35 137 100**	**35 819 100**	**1,9%**

[1] Ouverture le 1er décembre 2014 — Stationnement — $ (projet-pilote) — Covoiturage — Borne électrique — Vélo — Automobile

RÉSEAU DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN PAR AUTOBUS

EXPRESS MÉTROPOLITAINS	ARRÊTS				STATIONNEMENTS INCITATIFS		ACHALANDAGE (passagers autobus)		
		2014	2014	2014	2014	2014	RÉSULTATS 2013	PRÉVISION 2014	VARIATION 2014/2013
Express Chevrier	3	1			74	2 313	1 577 400	1 496 300	5,1%
TOTAL – EXPRESS MÉTROPOLITAINS	**3**	**1**			**74**	**2 313**	**1 577 400**	**1 496 300**	**-5,1%**

TERMINUS MÉTROPOLITAINS	AUTOBUS		ACHALANDAGE (M+D au terminus)	
	RÉSEAUX	LIGNES 2014	RÉSULTATS 2013	VARIATION 2013/2012
Angrignon	4	23	6 580 900	0,1%
Cartier	2	23	4 971 600	3,8%
Centre-Ville	10	64	12 196 200	2,2%
Côte-Vertu	3	27	13 263 100	0,1%
De Montarville	2	10	232 000	6,5%
Henri-Bourassa Nord	2	7	679 800	12,9%
Henri-Bourassa Sud	1	15	6 105 700	11,0%
Le Carrefour	2	12	500 900	0,8%
Longueuil	7	67	13 268 400	0,2%
Montmorency	3	19	6 366 000	16,1%
Panama	5	45	2 203 600	6,8%
Radisson	6	18	4 468 600	10,1%
Repentigny	2	9	464 000	16,1%
Saint-Eustache	1	8	543 700	61,0%
Sainte-Thérèse	2	14	924 400	5,7%
Terrebonne	2	23	2 309 400	22,0%
TOTAL		**384**	**75 078 300**	**3,1%**

AXES	MESURES PRÉFÉRENTIELLES	VOIES RÉSERVÉES (KM)	
		POINTE/MATIN	POINTE/SOIR
A10/P. Champlain/A Bonaventure/TCV	oui	14,6	15,1
A20/Accès Tellier	-	1,4	1,4
A25	-	3,7	6,0
Accès Taschereau	-	0,4	0,0
Concorde/Notre-Dame	-	1,7	1,5
Côte-des-Neiges	-	4,9	5,0
Henri-Bourassa	-	9,7	10,1
Le Carrefour/Côte-Vertu	oui	6,5	5,3
Newman	-	2,9	2,7
Parc	oui	3,6	3,3
Pie-IX	-	8,5	8,2
Pont Viau/Des Laurentides	oui	2,4	1,4
Pont Victoria/Des Irlandais	-	0,2	0,1
R 116	-	1,3	1,4
R 125/Pie-IX (Laval)[1]	oui	0,9	0,9
R 132/Montbrun	-	1,5	0,0
René-Lévesque/Notre-Dame	oui	6,7	6,7
Saint-Charles/Riverside/Lafayette	oui	1,3	0,4
SJB/R 132-138/Accès Mercier	oui	6,5	0,1
Sherbrooke Est	-	2,2	2,4
Taschereau	oui	4,6	4,6
TOTAL		**85,2**	**76,6**

STATIONNEMENTS INCITATIFS	PLACES					ACHALANDAGE AUTO				
	2014	2014	2014	2014	2014	TAUX D'OCCUPATION H. 2013	P. 2014	RÉSULTATS 2013	PRÉVISION 2014	VARIATION 2014/2013
Angrignon	91	733	-	-	-	61%	55%	112 000	101 500	9,4%
Beauharnois	-	50				27%	23%	3 400	2 900	14,7%
Chevrier	74	2 313	-	13	2	91%	88%	529 500	508 100	4,0%
Cartier	71	609	127	20	2	95%	92%	142 800	138 400	3,1%
Chambly	15	452	-	10	2	97%	100%	102 200	121 700	19,1%
Châteauguay	15	499	-	5	2	93%	98%	116 200	123 000	5,9%
De Montarville	35	307	-	2	2	90%	95%	69 600	73 300	5,3%
De Mortagne[1]	15	-	-	-	-	20%	17%	6 300	1 300	-79,4%
Georges-Gagné	14	432	-	2	-	87%	92%	93 800	99 500	6,1%
La Prairie	7	566	-	10	2	88%	87%	127 600	123 200	-3,4%
Le Carrefour	37	144	-	2	-	28%	48%	15 700	18 300	16,6%
Longueuil	376	1 770	-	-	-	59%	67%	339 200	296 700	-12,5%
Mercier	-	33	-	2	-	87%	87%	7 200	7 200	-
Montcalm-Candiac[2]	-	244	-	-	-	-	39%	-	10 000	-
Montmorency	267	1 327	-	39	-	91%	93%	302 600	311 200	2,8%
Namur	14	425	83	6	-	94%	91%	100 500	97 700	-2,8%
Panama	115	948	-	17	-	97%	100%	229 800	240 700	4,7%
Radisson	30	534	-	103	2	98%	98%	128 800	131 000	1,7%
Repentigny	14	291	-	2	2	86%	87%	62 900	63 400	0,8%
Seigneurial	7	125	-	2	-	51%	47%	15 900	14 900	-6,3%
Saint-Eustache	45	20	-	2	-	74%	76%	3 700	3 800	2,7%
Sainte-Julie	52	462	-	9	-	83%	77%	76 000	89 900	18,3%
Saint-Martin[1]	7	294	-	-	-	5%	11%	3 400	7 900	132,4%
Sherbrooke	-	250	-	2	-	61%	53%	38 200	33 200	-13,1%
Terrebonne	63	1 388	140	10	2	80%	74%	255 300	245 200	-4,0%
TOTAL	**1 364**	**14 222**	**350**	**258**	**18**	**80%**	**81%**	**2 882 600**	**2 864 000**	**-0,6%**
TOTAL – TRAINS DE BANLIEUE ET RTMA	**3 171**	**31 845**	**867**	**527**	**40**	**81%**	**83%**	**6 493 500**	**6 586 400**	**1,4%**

[1] Équipement transféré sous la responsabilité du RTL et de la Ville de Boucherville en avril 2014

[2] Ouverture en août 2014 dans le cadre du Programme de mesures d'atténuation de la congestion routière

700, rue De La Gauchetière Ouest, 26e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2
amt.qc.ca